LE

CANAL DE SUEZ

TYPOGRAPHIE DE CH. LAHURE ET Cie
Imprimeurs du Sénat et de la Cour de Cassation
rue de Vaugirard, 9

LE

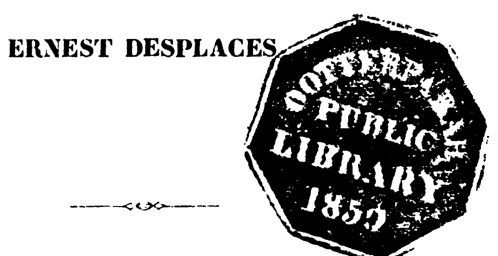
CANAL DE SUEZ

ÉPISODE

DE L'HISTOIRE DU XIXe SIÈCLE

PAR

ERNEST DESPLACES



PARIS

LIBRAIRIE DE L. HACHETTE ET Cie

RUE PIERRE-SARRAZIN, N° 14

1858

LETTRE

DE M. FERDINAND DE LESSEPS

A M. ERNEST DESPLACES.

Mon cher Monsieur Desplaces,

J'ai approuvé votre pensée de résumer nos divers Documents; et je n'approuve pas moins la manière dont vous avez fait ce travail. Je l'ai lu avec grand intérêt; et j'y ai trouvé partout la plus entière exactitude. Au point où en est l'affaire du Canal de Suez, je pense comme vous qu'il est bon d'en présenter au public un tableau fidèle et complet. Vous y avez réussi, et la seule critique que j'aie peut-être à vous

adresser, c'est que vous avez montré trop souvent une bienveillance excessive en parlant de moi. C'est une réserve que je dois faire au moment où votre ouvrage va paraître; mais je ne vous en sais pas moins de gré de votre zèle et de votre affection.

Bien à vous,

FERDINAND DE LESSEPS.

Paris, le 15 octobre 1858.

LE CANAL DE SUEZ

COUP D'ŒIL GÉNÉRAL

COUP D'ŒIL GÉNÉRAL.

Au point où en est aujourd'hui la question du canal de Suez, il nous semble utile d'en présenter au public un résumé clair et surtout exact. Depuis quatre ans bientôt que cette question a été posée et qu'elle se développe devant le monde, on l'a beaucoup discutée; mais, à moins d'en avoir fait une étude particulière, il est bien peu probable qu'on la connaisse entièrement. On peut se contenter, sans doute, d'en saisir les traits les plus généraux; mais au moment où ce grand projet va être mis à exécution, il est bon qu'on sache au juste ce qu'il est, comment il a été conçu, les bases sur lesquelles il repose, les besoins qu'il doit satisfaire, les services qu'il doit rendre à la civilisation, les adhésions una-

doit être plus utile qu'au reste de l'univers tout entier.

Il est curieux d'observer pas à pas les progrès de cette lutte, qui doit se terminer bientôt par un triomphe.

Nous ne porterons pas dans notre polémique le moindre esprit d'hostilité contre le cabinet anglais. Nous aurions d'autant plus tort de nous montrer à cette heure irrité contre lui et contre sa résistance peu justifiable, que son opposition nous semble désormais à bout. Il a épuisé contre le projet du canal de Suez toutes les armes dont il pouvait disposer ; et il s'est trouvé que son opposition n'a pu empêcher ce projet de grandir chaque jour et d'arriver enfin à sa *réalisation*. Nous dirons donc la vérité sans aucune amertume sur le mauvais vouloir occulte ou déclaré du gouvernement anglais ; nous pouvons être aujourd'hui d'autant plus calme à son égard que nous ne le craignons plus. D'ailleurs, nous ajoutons que, partisan très-sincère de l'alliance durable des deux grands pays, nous nous reprocherions comme une faute de raviver, même sur une question secondaire, des animosités qui heureusement tendent à s'apaiser de plus en plus.

Voilà deux motifs suffisants pour être impartial

envers le gouvernement anglais. Mais comme la vérité ne doit jamais perdre ses droits, nous ne cacherons pas les erreurs de quelques hommes d'État dont la conduite dans cette affaire n'a point été ce qu'elle devait être pour le bien de l'humanité, ni même pour l'intérêt véritable de l'Angleterre. En croyant être patriotes, ces hommes d'État ont desservi leur pays ; et nous espérons les en persuader eux-mêmes, si par hasard ce petit écrit leur tombe sous les yeux.

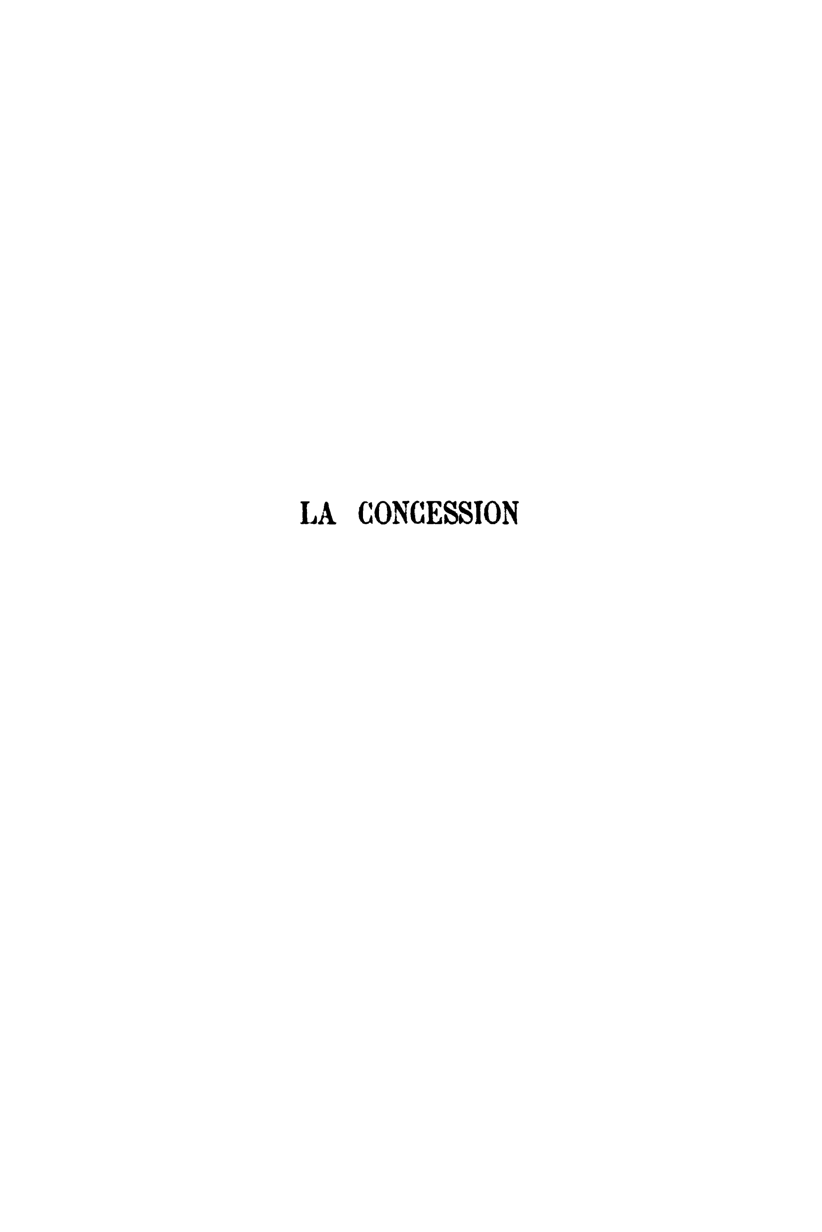
Si nous parlons du gouvernement anglais avec une impartiale franchise, qui nous est assez facile, nous sommes dans une situation plus délicate à l'égard de M. Ferd. de Lesseps, qui a bien voulu nous honorer de son patronage. Mais que le lecteur se rassure : nous ne dirons de M. Ferd. de Lesseps, malgré les sentiments qui nous attachent à lui, que ce que tout le monde en dit, et nous sommes certain de n'être point suspect de flatterie, quand nous parlerons, comme il nous le faudra faire plus d'une fois, de son courage, de son activité, de sa prudence, qui ne se sont point un seul instant démentis. C'est lui seul qui, en quatre ans, a amené les choses au point où elles en sont aujourd'hui, à

l'aide de quelques collaborateurs, parmi lesquels nous occupons le rang le plus modeste.

Le public peut donc, en toute sécurité, se fier à tout ce qu'il va lire; et nos jugements, fondés sur les faits les plus incontestables, ne seront altérés ni par l'amitié, ni par la haine : *Nec injuriâ nec beneficio.*

Ces réserves faites, nous entrons en matière; et nous commencerons par la concession que S. A. Mohammed Saïd-Pacha, vice-roi d'Égypte, a faite à M. Ferd. de Lesseps. C'est le solide fondement de tout l'édifice.





LA CONCESSION

LA CONCESSION.

Il y avait un mois à peine que Mohammed-Saïd, fils de Méhémet-Ali, avait succédé à son neveu Abbas-Pacha (juillet 1854), quand il invita M. Ferdinand de Lesseps à lui rendre visite en Égypte. Le vice-roi honorait depuis plus de vingt ans, d'une rare affection, M. Ferdinand de Lesseps, qui avait été consul de France en Égypte de 1831 à 1838, et dont le père, M. le comte Mathieu de Lesseps, premier représentant français en Égypte après la retraite de notre expédition de 1798, avait été lui-même l'ami du *bimbachi* Méhémet-Ali, et avait eu le bonheur de contribuer à l'élévation de cet homme de génie.

Sans avoir reçu aucune espèce de mission, M. de Lesseps se rendit au désir qui lui était si gracieuse-

ment exprimé, et au mois d'octobre 1854 il partait pour l'Égypte.

Il raconte lui-même[1] que c'est pendant un voyage qu'il fit avec le prince dans le désert Libyque, pour se rendre au Caire, qu'il fut pour la première fois question entre eux du percement de l'isthme de Suez. Le vice-roi était pénétré des résultats grandioses de l'entreprise, et il demanda à M. Ferdinand de Lesseps un mémoire à ce sujet. Le canal de Suez, immensément utile au commerce du monde, devait l'être bien davantage encore au pays qui le ferait construire sur son sol; et Mohammed-Saïd, en consultant sa gloire personnelle et les intérêts de la civilisation, consultait bien mieux la prospérité du peuple dont Dieu venait de remettre les destinées entre ses mains. Il suffit d'une intention pareille pour immortaliser le nom d'un monarque; et celle-là eût fait le plus grand honneur, même au chef de la nation la plus puissante et la plus avancée parmi les nations chrétiennes de l'Europe.

Le mémoire que Mohammed-Saïd demandait à M. Ferdinand de Lesseps pour préciser davantage ses propres desseins, ne se fit pas attendre; et il

1. Documents publiés par M. Ferdinand de Lesseps, 1re série, p. 1re et suiv.

lui était remis au camp de Maréa (désert Libyque), le 15 novembre 1854[1].

Les principaux points que touchait d'une manière toute générale M. Ferdinand de Lesseps dans ce mémoire, étaient les suivants :

L'histoire ancienne des canaux qui avaient joint jadis la mer Rouge à la Méditerranée par le Nil, sous les Pharaons, Alexandre et les Ptolémées, les Romains et les Arabes; les projets du général Bonaparte et de Méhémet-Ali; les travaux tout récents de MM. Linant-Bey, Gallice-Bey, Mougel-Bey, Paulin Talabot, avec ses collaborateurs MM. de Négrelli et Robert Stéphenson; l'utilité de la jonction des deux mers, abrégeant de 3000 lieues sur 6000 les communications de l'Europe et de l'Amérique avec l'Asie; l'utilité spéciale du canal maritime de Suez pour la Turquie et pour le pèlerinage de la Mecque; l'économie sur tous les transports d'Europe en Asie; enfin les avantages qu'en retireraient toutes les nations, l'Angleterre en tête, l'Autriche, la Russie, les États-Unis, etc., etc.

Toutes les conséquences indiquées par M. Ferdinand de Lesseps étaient frappantes d'évidence, et

1. Documents, 1re série, p. 43-52.

elles eussent suffi pour déterminer un prince moins intelligent et moins ami des grandes choses. Mohammed-Saïd, qui retrouvait sa pensée personnelle dans celle de M. Ferdinand de Lesseps, n'hésita point, et le 30 novembre 1854, il accordait la concession du canal de Suez ; il remettait l'exécution de ce vaste projet à celui-là même avec qui il s'en était d'abord ouvert un mois auparavant.

Cet acte considérable s'accomplit avec la solennité qui convenait ; et ce fut devant les consuls généraux de toutes les nations, en Égypte, réunis dans la citadelle du Caire, que l'acte de concession fut promulgué par le prince en personne.

M. Bruce, agent de S. M. Britannique, avait particulièrement reçu, deux jours auparavant, de M. Ferdinand de Lesseps et de la part de S. A. le vice-roi, la communication suivante :

« J'ai déjà eu l'honneur, disait M. Ferdinand de Lesseps, de vous entretenir verbalement du projet du vice-roi d'Égypte de faire percer l'isthme de Suez. Son Altesse, qui a l'intention de me confier ses pouvoirs pour la constitution d'une Compagnie universelle, à laquelle sera faite la concession des travaux et de l'exploitation de la voie nouvelle, m'a engagé

à vous communiquer la copie du mémoire qu'elle m'a demandé sur cette question, dans laquelle elle a le dessein de satisfaire les intérêts de l'Angleterre comme ceux des autres nations.

« Tout ce qui a pour résultat de contribuer à l'extension du commerce, de l'industrie et de la navigation du monde, est surtout avantageux à l'Angleterre, puissance qui l'emporte sur toutes les autres par l'importance de sa marine, de sa production manufacturière et de ses relations commerciales. Un déplorable préjugé, fondé sur l'antagonisme politique qui a si longtemps et si malheureusement existé entre la France et l'Angleterre, a pu seul accréditer l'opinion que l'ouverture du canal de Suez, œuvre de civilisation et de progrès, ne convenait pas aux intérêts de la Grande-Bretagne. L'alliance franche et complète des deux peuples placés à la tête de la civilisation, alliance qui a déjà démontré la possibilité de solutions regardées jusqu'ici comme impossibles par les traditions vulgaires, permettra, parmi tant d'autres bienfaits, d'examiner avec impartialité cette immense question du canal de Suez, de se rendre un compte exact de son influence sur la prospérité de tous les peuples, et de faire considérer comme une hérésie la

croyance qu'une entreprise destinée à abréger de moitié la distance entre l'Orient et l'Occident du globe ne convient pas à l'Angleterre, maîtresse de Gibraltar, de Malte, des îles Ioniennes, d'Aden, d'établissements importants sur la côte orientale d'Afrique, de l'Inde, de l'Australie.

« L'Angleterre, aussi bien et plus encore que la France, doit donc vouloir le percement de cette langue de terre de trente lieues que tout homme, préoccupé des questions de civilisation et de progrès, ne peut voir sur la carte sans éprouver un violent désir de faire disparaître le seul obstacle jeté sur la grande route du commerce du monde.

« La communication que j'ai l'honneur de vous faire de mon mémoire et de la traduction des pouvoirs que doit me donner le vice-roi, me dispense d'entrer dans de plus longs détails sur une entreprise où vous remarquerez qu'il n'est question de priviléges pour aucun état en particulier, et qu'il s'agit uniquement de constituer une Compagnie libre, dans laquelle des actionnaires de toutes les nations pourront entrer à des conditions égales.

« Veuillez agréer, etc.

« FERDINAND DE LESSEPS. »

Mais revenons à l'acte de concession lui-même. En voici le préambule, qu'il importe de recueillir et de méditer :

« Notre ami M. Ferdinand de Lesseps ayant ap-
« pelé notre attention sur les avantages qui résul-
« teraient pour l'Égypte de la jonction de la mer
« Méditerranée et de la mer Rouge par une voie na-
« vigable pour les grands navires, et nous ayant
« fait connaître la possibilité de constituer, à cet
« effet, une Compagnie formée de capitalistes de
« toutes les nations, nous avons accueilli les combi-
« naisons qu'il nous a soumises, et lui avons donné,
« par ces présentes, pouvoir exclusif de consti-
« tuer et de diriger une Compagnie universelle
« pour le percement de l'isthme de Suez et l'exploi-
« tation d'un canal entre les deux mers, avec fa-
« culté d'entreprendre ou de faire entreprendre
« tous travaux et constructions, à la charge par la
« compagnie de donner préalablement toute in-
« demnité aux particuliers en cas d'expropriation
« pour cause d'utilité publique ; le tout dans les li-
« mites et avec les conditions et charges détermi-
« nées dans les articles qui suivent[1]. »

1. Documents, 1re série, p. 53 et suiv.

Nous ne voulons pas transcrire ici l'acte de concession dans sa teneur officielle; mais nous en présenterons une analyse qui en fera saisir les dispositions principales.

M. Ferdinand de Lesseps, y est-il dit, constituera une Compagnie, dont le vice-roi lui confie la direction sous le nom de : *Compagnie universelle du canal maritime de Suez*, pour le percement de l'isthme, l'exploitation d'un passage propre à la grande navigation entre les deux mers, la fondation ou l'appropriation de deux entrées suffisantes, l'une sur la Méditerranée, l'autre sur la mer Rouge, et l'établissement d'un ou de deux ports.

La durée de la concession est de quatre-vingt-dix-neuf ans, à partir du jour de l'ouverture du canal.

Les travaux seront exécutés aux frais exclusifs de la Compagnie, à laquelle tous les terrains nécessaires, n'appartenant pas à des particuliers, seront concédés à titre gratuit.

Après la part de la Compagnie universelle, le vice-roi fait la sienne ou plutôt celle du pays qu'il gouverne. En effet, il est juste que le gouvernement généreux qui fait une concession aussi belle reçoive une part des bénéfices éventuels.

En conséquence, le gouvernement égyptien re-

cevra annuellement de la Compagnie quinze pour cent des bénéfices nets résultant du bilan de la Société, sans préjudice des intérêts et dividendes revenant aux actions qu'il se réserve de prendre pour son compte lors de leur émission, et sans aucune garantie de sa part dans l'exécution des travaux ni dans les opérations de la Compagnie. Le reste des bénéfices nets sera réparti ainsi qu'il suit :

75 °/₀ au profit de la Compagnie ;

10 °/₀ au profit des membres fondateurs.

Les tarifs des droits de passage du canal de Suez, concertés entre la Compagnie et le vice-roi d'Égypte et perçus par les agents de la Compagnie, seront toujours égaux pour toutes les nations, aucun avantage particulier ne pouvant jamais être stipulé au profit exclusif d'aucune d'elles.

Voilà pour le canal maritime qui joindra la mer Rouge et la Méditerranée ; mais outre le canal de grande navigation, il doit y avoir un canal d'eau douce répondant à l'antique canal des Pharaons.

Si donc la Compagnie jugeait nécessaire de rattacher par une voie navigable le Nil au passage direct de l'isthme[1], et dans le cas où le canal ma-

1. A la suite du voyage de la Commission internationale,

ritime suivrait un tracé indirect desservi par l'eau du fleuve, le gouvernement égyptien abandonnerait à la Compagnie les terrains du domaine public aujourd'hui incultes qui seraient arrosés et cultivés à ses frais ou par ses soins.

La Compagnie jouira, sans impôts, de ces terrains pendant dix ans, à partir du jour de l'ouverture du canal. Durant les 89 ans qui resteront à s'écouler jusqu'à l'expiration de la concession, elle payera la dîme au gouvernement égyptien; après quoi, elle continuera de jouir des terrains concédés, en payant au gouvernement un impôt égal à celui des autres terrains de même nature en Égypte.

Cette concession de terres cultivables dans l'Oua-

en Égypte l'acte confirmatif du 5 janvier 1856 imposa à la Compagnie l'établissement :

« 1° D'un canal approprié à la grande navigation maritime entre Suez, dans la mer Rouge, et le golfe de Péluse, dans la Méditerranée;

« 2° D'un canal d'irrigation approprié à la navigation fluviale du Nil, joignant le fleuve au canal maritime susmentionné;

« 3° De deux branches d'irrigation et d'alimentation dérivées du précédent canal, et portant leurs eaux dans les deux directions de Suez et de Péluse.

« Ces travaux seront conduits de manière à être terminés dans un délai de six années, sauf les empêchements et retards provenant de force majeure. »

dée-Toumilat, la terre biblique de Gessen, constitue *un immense avantage pour la Compagnie ; et l'acte de concession s'attache à le garantir avec soin*. Aussi, pour éviter toute difficulté au sujet des terrains qui seront abandonnés à la Compagnie concessionnaire, un plan dressé par M. Linant-Bey, commissaire ingénieur de S. A. le vice-roi auprès de la Compagnie, indiquera les terrains concédés, tant pour la traversée et les établissements du canal maritime et du canal d'alimentation dérivé du Nil, que pour les exploitations de culture. Il est, en outre, entendu que toute spéculation est, dès à présent, interdite sur les terrains du domaine public à concéder, et que les terrains appartenant antérieurement à des particuliers, et que les propriétaires voudront plus tard faire arroser par les eaux du canal d'alimentation exécuté aux frais de la Compagnie, payeront une redevance par feddan cultivé, à régler à l'amiable entre le gouvernement égyptien et la Compagnie.

Le feddan égyptien correspond, comme on sait, à un demi-hectare ; et la Compagnie universelle n'aura pas moins de 100 000 hectares.

Enfin, il est accordé à la Compagnie concessionnaire la faculté d'extraire des mines et carrières ap-

partenant au domaine public, sans payer de droits, tous les matériaux nécessaires aux travaux du canal et aux constructions qui en dépendront, de même qu'elle jouira de la libre entrée de toutes les machines et matériaux qu'elle fera venir de l'étranger pour l'exploitation de sa concession.

A l'expiration de la concession, le gouvernement égyptien, substitué à la Compagnie, jouira sans réserve de tous ses droits et entrera en pleine possession du canal des deux mers et de tous les établissements qui en dépendront. Un arrangement amiable, ou par arbitrage, déterminera l'indemnité à allouer à la Compagnie pour l'abandon de son matériel et des objets mobiliers.

Une dernière clause de l'acte de concession stipule que les statuts de la Société seront ultérieurement soumis à S. A. le vice-roi par le directeur de la Compagnie et qu'ils devront être revêtus de son approbation. Les modifications qui pourraient être introduites plus tard devront aussi recevoir préalablement sa sanction.

Enfin Mohammed-Saïd termine cet acte mémorable par ces mots :

« Nous promettons notre bon et loyal concours et celui de tous les fonctionnaires de l'Égypte pour

faciliter l'exécution et l'exploitation des présents pouvoirs conférés à M. Ferd. de Lesseps et à la Compagnie qu'il formera.

L'acte de concession dont nous venons de rappeler la substance est daté du Caire, 30 novembre 1854[1].

Il a été confirmé et développé plus tard par un second acte du 5 janvier 1856[2], « stipulant d'une manière plus complète les charges de la Compagnie, les concessions, immunités et avantages auxquels elle aura droit, ainsi que les facilités qui lui seront accordées pour son administration. »

Ainsi que le remarque avec raison M. Ferd. de Lesseps, cet acte de S. A. le vice-roi d'Égypte présentait très-heureusement les caractères d'initiative, d'impartialité, et d'utilité universelle qui seuls pouvaient en assurer le succès.

Il faisait de la nouvelle voie de communication entre deux hémisphères le domaine égal de tous les peuples. Tous les capitaux étaient appelés à partager les honneurs et les bénéfices de l'entreprise, et personne n'était privilégié.

1. Documents, 1re série, p. 54 et suiv.
2. Documents, 2e série, p. 291 et suiv.

Telle est la concession primitive; mais ce premier pas fait, il était urgent de procéder à un commencement d'exécution. M. Ferd. de Lesseps reçut donc de Son Altesse l'ordre d'aller présider à l'exploration de l'isthme de Suez, afin de compléter, par un nouvel examen du terrain, les études déjà faites. Deux ingénieurs furent désignés pour ce travail. Tous les deux sont connus du monde savant; ils ont exécuté pendant 25 ans les plus grands travaux hydrauliques de l'Égypte. Les personnes instruites de ces matières ont déjà nommé MM. Linant-Bey et Mougel-Bey.

L'exploration de l'isthme eut lieu, de Péluse à Suez, c'est-à-dire du Nord au Sud, en décembre et janvier 1854-1855. Après en avoir rendu compte au vice-roi, M. Ferd. de Lesseps avait à faire étudier pratiquement et profondément les avantages et les inconvénients des deux tracés possibles du canal, direct et indirect, avec tous les problèmes qui s'y rattachent. Une pareille tâche était naturellement dévolue aux deux ingénieurs. Ils se prononcèrent pour le tracé direct, qui va de Suez à Péluse sur une longueur de 29 lieues, à l'exclusion du tracé indirect, qui irait de Suez au Caire et du Caire à Alexandrie, et serait beaucoup plus long.

De son côté, le vice-roi, que ses longues études et ses connaissances dans l'art nautique mettaient parfaitement au courant de la question, reconnut que le tracé direct était le seul qui offrît à la navigation du monde les larges satisfactions qu'il désirait lui donner. Il chargea donc M. Ferd. de Lesseps de remettre des instructions dans ce sens à ses ingénieurs[1].

MM. Linant-Bey et Mougel-Bey achevèrent au mois de mars 1855 leur Avant-projet, où étaient discutées et résolues toutes les questions qui leur avaient été proposées. Ce document, pièce essentielle et capitale de la première publication de M. Ferd. de Lesseps, avait principalement pour objet d'appeler sur la canalisation de l'isthme de Suez l'attention et la discussion du monde savant, et il formait, dès lors, la base de l'opération à entreprendre[2].

Nous n'analyserons point ici cette pièce, toute importante qu'elle est, parce que ce serait faire double emploi avec l'analyse que nous aurons à donner un peu plus loin du Rapport définitif de la

1. Documents, 1re série, p. 61 et suiv.

2. Documents, 2e série, p. 67-214. L'Avant-projet porte la date du 20 mars 1855.

Commission internationale. Ce Rapport, aujourd'hui connu de tout le monde, est d'accord sur les points essentiels avec l'Avant-projet; et en examinant l'un, ce sera suffisamment examiner l'autre.

Nous laissons donc MM. Linant-Bey et Mougel-Bey s'occuper de leur travail technique, après cette exploration de l'isthme, faite par eux en compagnie de M. Ferd. de Lesseps; et nous suivons M. Ferd. de Lesseps à Constantinople, où il se rendit dans le courant de février 1855 pour obtenir la ratification qui devait valider la concession et permettre le commencement des travaux.

Dès ses premières démarches, M. Ferd. de Lesseps constata, non sans plaisir, que S. H. le sultan, ainsi que tous ses conseillers, étaient, comme ils le sont encore aujourd'hui, favorables au projet. Il y avait deux mois et demi à peu près que l'acte de S. A. le vice-roi d'Égypte était rendu. Les esprits avaient eu le temps d'y réfléchir et d'en mesurer la portée. Pas une seule objection ne s'était élevée; et il semblait que la négociation, qui au fond n'était qu'une pure formalité à laquelle les traités n'obligeaient pas le vice-roi, allait suivre un cours aussi rapide que facile. M. Ferd. de Lesseps vit person-

nellement le sultan qui daigna l'accueillir avec toute bienveillance. Il vit plusieurs fois le grand vizir Reschid-Pacha, qu'il connaissait dès longtemps; et il le trouva dans les mêmes dispositions que son maître. Reschid comprenait toutes les conséquences de l'ouverture de l'isthme de Suez; et son intelligence, développée au contact de la politique européenne, reconnaissait sans peine l'incalculable utilité de la communication nouvelle.

Il semblait donc qu'auprès de la Sublime Porte tout allait à souhait.

Cependant le vicomte Strattford de Redcliffe, ambassadeur d'Angleterre en Turquie, exprima le désir que la ratification impériale ne fût pas immédiatement accordée, afin qu'il eût le temps de recevoir les instructions de son gouvernement. M. Ferdinand de Lesseps, avec une condescendance qui l'honore, crut devoir accéder à ce désir, afin d'éviter la manifestation officielle d'une divergence d'opinions entre les deux ambassades de France et d'Angleterre. Il laissa donc une note à lord Strattford; et il était d'autant plus autorisé à regarder l'acte de ratification comme une question de pure forme, qu'en retournant en Égypte il rapportait à S. A. le vice-roi une lettre du grand vizir Reschid-Pacha,

dans laquelle le ministre ottoman déclarait en propres termes que le canal de Suez était une œuvre « des plus utiles. » S. A. Mohammed-Saïd fit parvenir au divan les documents techniques, les plans et les cartes propres à faire connaître les conditions de l'exécution matérielle, et qui étaient attendus à Constantinople.

Mais ces détails sont trop importants pour n'y pas insister quelques instants. Cette résistance de lord Strattford de Redcliffe a eu des suites trop graves pour que nous ne la signalions pas à l'attention du public européen. C'est le point de départ de l'opposition anglaise ; et cette pression détournée, mais toute-puissante sur les décisions de la Porte, n'a point cessé depuis lors de s'exercer, soit directement par l'intermédiaire de l'ambassadeur, soit à la tribune du Parlement anglais.

Mais n'anticipons pas.

On sait quelle était alors la position de lord Strattford de Redcliffe à Constantinople, et la prodigieuse influence dont il jouissait. Quant à l'emploi qu'il en a fait, ce n'est pas à nous de le dire ; mais la rigueur de notre jugement, si nous nous y laissions aller, serait douce en comparaison du blâme unanime dont la conduite du noble diplomate était poursui-

vie dans les journaux anglais. M. Ferdinand de Lesseps eut plusieurs entrevues avec lord Strattford ; il échangea avec lui plusieurs lettres ; et la note qu'il lui laissa en partant témoigne hautement de l'esprit de modération qu'il sut garder avec longanimité dans ses rapports avec l'irritable ambassadeur. Lord Strattford de Redcliffe aurait dû suivre cet exemple, et ce devoir semblait d'autant plus facile et d'autant plus étroit que c'était le moment où les armées des deux grandes nations alliées accomplissaient, dans des dangers communs, des choses si glorieuses.

« Il y a des questions qui demandent à être fran-
« chement abordées pour être bien résolues, disait
« M. Ferdinand de Lesseps, de même qu'il y a des
« plaies qui doivent être découvertes pour être gué-
« ries. La loyauté avec laquelle vous avez accueilli
« mes premières observations, au sujet d'une affaire
« dont je ne me dissimule pas la gravité, m'encou-
« rage à soumettre à votre appréciation un point de
« vue qu'il me paraît utile d'envisager dans la ques-
« tion de l'isthme de Suez. La haute influence que
« votre caractère et votre longue expérience vous don
« nent naturellement le droit d'exercer dans les déci-
« sions de votre gouvernement relativement à toutes

« les questions orientales, me fait attacher un grand « prix à ne rien négliger pour que vous puissiez « former votre opinion en toute connaissance de « cause.

« Les résultats déjà obtenus par l'alliance intime « de la France et de l'Angleterre témoignent assez « de quel avantage est cette union des deux peuples « dans l'intérêt de l'équilibre européen et de la ci- « vilisation. Il y va donc de l'avenir et du bonheur « de toutes les nations de l'univers de maintenir « intact, de préserver de toute atteinte un état de « choses qui, à l'éternel honneur des gouvernements « qui l'ont constitué, peut seul, avec le temps, as- « surer à l'humanité les bienfaits du progrès et de « la paix. De là la nécessité de faire disparaître à « l'avance toutes les causes de rupture et même de « refroidissement entre les deux peuples. »

M. Ferdinand de Lesseps recherchait donc ces causes, *et en étudiant l'état général de la politique*, il *n*'en trouvait qu'une seule qui pût, dans l'avenir, susciter un conflit : c'était la possession de l'Égypte, que la France ne pourrait pas plus abandonner à l'Angleterre que l'Angleterre ne l'abandonnerait à la France. En temps de paix, il était par trop clair

qu'aucune des deux nations ne pouvait songer à une conquête ; mais, ajoutait M. Ferdinand de Lesseps :

« Qu'il arrive une de ces crises qui ont si souvent
« ébranlé l'Orient, qu'une circonstance se produise
« où l'Angleterre se trouve dans la rigoureuse obli-
« gation de prendre position en Égypte pour em-
« pêcher qu'une autre puissance ne l'y précède, et
« qu'on nous dise s'il est possible que l'alliance
« résiste aux complications qu'un pareil événement
« ferait naître. Et pourquoi l'Angleterre se croirait-
« elle forcée de se rendre maîtresse de l'Égypte, au
« risque même de rompre son alliance avec la
« France ? Par cette seule raison que l'Égypte est la
« route la plus courte, la plus directe de l'Angle-
« terre à ses possessions orientales, que cette route
« doit lui être constamment ouverte, et qu'en ce
« qui touche ce puissant intérêt elle ne saurait ja-
« mais transiger. Ainsi, par la position que la na-
« ture lui a faite, l'Égypte peut encore être le sujet
« d'un conflit entre la France et la Grande-Bretagne,
« de telle sorte que cette chance de rupture dispa-
« raîtrait, si, par un événement providentiel, les
« conditions géographiques de l'ancien monde

« étaient changées et que la route des Indes, au « lieu de traverser le cœur de l'Égypte, fût reportée « à ses limites, et, étant ouverte à tout le monde, « ne pût jamais être exposée à rester le privilége « de personne.

« Eh bien, cet événement, qui doit être dans les « vues de la Providence, est aujourd'hui à la portée « des hommes. Il peut être accompli par l'indus- « trie humaine; il est réalisable par le percement « de l'isthme de Suez, entreprise à laquelle la na- « ture n'oppose aucun obstacle et où viendraient « certainement s'engager les capitaux de l'Angle- « terre aussi bien que ceux d'autres pays.

« Que l'isthme soit coupé, que les flots de la Mé- « diterranée se mêlent à ceux de l'Océan Indien, « que le chemin de fer soit continué et terminé, et « l'Égypte, en acquérant une plus grande valeur « comme pays de production, de commerce inté- « rieur, d'entrepôt et de transit général, perd sa « périlleuse importance comme voie de communi- « cation incertaine ou contestée. La possession de « son territoire n'ayant plus d'intérêt pour l'Angle- « terre, cesse d'être l'objet d'une lutte possible « entre cette puissance et la France ; l'union des « deux peuples est désormais inaltérable, et le

« monde est préservé des calamités qu'entraînerait « leur rupture.

« Ce résultat offre de telles garanties pour l'ave« nir qu'il suffit de l'indiquer pour appeler sur « l'entreprise destinée à l'assurer la sympathie et « les encouragements des hommes d'État, dont les « efforts ont pour but d'asseoir l'alliance anglo« française sur des bases inébranlables. Vous êtes « un de ces hommes, milord, et vous avez une « trop grande part dans les débats de la haute po« litique pour que je n'aie pas le désir de vous « faire connaître mes vœux[1]. »

Cette lettre était datée de Constantinople, 28 février 1855.

Il était impossible de tenir un langage plus modéré à la fois et plus intelligent. Lord Strattford de Redcliffe, dominé par sa passion, qu'il prenait pour du patriotisme, n'entendit pas ces sages conseils; et le gouvernement anglais commença dès lors la lutte qu'il a poursuivie avec constance, mais on peut ajouter, avec peu d'honneur et même peu de succès.

1. Documents, 1re série, p. 215 et suiv.

M. Ferdinand de Lesseps partit donc de Constantinople pour se rendre de nouveau auprès du vice-roi ; et il lui remit de la part du grand vizir Reschid-Pacha la lettre suivante, que nous transcrivons en entier et qui montre bien la disposition favorable où la Porte se trouvait. Il est clair que livrée à ses propres inspirations, elle eût accordé sur-le-champ la ratification qu'on lui demandait :

Lettre du grand vizir Réchid-Pacha
à S. A. Mohammed-Saïd, vice-roi d'Égypte.

Le 12 du mois de djemazul-akhir 1271 (1er mars 1855).

« Votre très-humble serviteur a l'honneur de vous exposer ce qui suit :

« M. Ferdinand de Lesseps retourne maintenant « auprès de V. A. En effet, ainsi qu'elle a daigné « nous le faire connaître, c'est un hôte qui mérite « par lui-même toute espèce d'égards et de considération. L'objet de sa venue ici a été relatif à « l'affaire du canal de Suez, entreprise des plus « utiles. Pendant son séjour à Constantinople, j'ai « eu l'avantage de le voir plusieurs fois et de l'en-

« tretenir longuement sur bien des matières. Il a « eu aussi l'honneur d'être présenté à S. H. le Sul- « tan et d'être de sa part l'objet de la plus haute « bienveillance.

« Conformément à l'ordre impérial, émané au su- « jet de l'entreprise si intéressante du canal, la « question se trouve actuellement à l'étude du con- « seil des ministres. M. de Lesseps, ne pouvant « attendre la fin des conférences, a décidé son dé- « part d'ici. Dans peu, j'aurai à en faire connaître « le résultat détaillé à V. A.[1]. »

MOUSTAPHA RÉCHID.

Cette missive du grand vizir suffisait pour montrer à S. A. le vice-roi d'Égypte que l'adhésion de son suzerain ne lui manquait pas. M. Ferdinand de Lesseps fut chargé de retourner en Europe pour appeler l'attention et la discussion publiques sur la question du canal de Suez et pour préparer l'organisation de l'entreprise, d'après le principe d'universalité qui, dès le début, avait été son principal caractère.

1. Documents, 1re série, p. 223.

Avant de quitter l'Égypte, M. Ferdinand de Lesseps remettait à S. A. le vice-roi un mémoire où il indiquait la suite des travaux qui lui restaient à accomplir, et auxquels il allait se livrer.

« Lorsque le projet de vos ingénieurs, disait-il, aura été imprimé en Europe, et lorsque les observations reçues des hommes compétents de chaque pays auront pu former un corps de doctrine, il sera procédé à la nomination d'une commission d'ingénieurs, connus par leurs travaux hydrauliques et choisis en Angleterre, en France, en Allemagne et en Hollande. Cette commission donnera son opinion sur le projet des ingénieurs de V. A., et indiquera les modifications ou les changements qu'elle croira devoir adopter. Tous les moyens seront mis à sa disposition pour visiter l'isthme de Suez, si elle juge nécessaire de voir les localités avant de se prononcer.

« V. A. a voulu, dès à présent, circonscrire dans de certaines limites les études des tracés. Après avoir passé en revue les nombreux projets présentés aux gouvernements ou au public depuis plus de cinquante ans, elle laisse toute liberté d'appliquer les moyens que la science reconnaîtra les meilleurs

pour faire communiquer entre elles la mer Rouge et la Méditerranée par la coupure de l'isthme de Suez, sur tel ou tel point de l'isthme, à l'Est du cours du Nil; mais elle a déclaré qu'elle n'autoriserait pas la Compagnie du grand canal maritime de Suez à adopter un tracé qui aurait pour point de départ la côte de la Méditerranée à l'Ouest de la branche de Damiette et qui traverserait le cours du Nil.

« Ce sera seulement après l'adoption du tracé de communication des deux mers, et lorsque tous les avantages et toutes les obligations de ceux qui prendront part à l'entreprise seront bien déterminés, que les capitalistes et le public seront appelés à souscrire des actions, et que les représentants des intéressés décideront en dernier ressort sur toutes les questions se rattachant à l'administration, à l'exécution et à l'exploitation de l'entreprise[1]. »

Ce programme que se traçait à lui-même M. Ferdinand de Lesseps, il y a trois ans et demi, a été fidèlement observé. La marche indiquée a été suivie pas à pas et sans aucune déviation, immense

1. Documents, 1re série, p. 219 et suiv.

avantage qui n'appartient qu'aux gens qui savent à l'avance se marquer nettement le but qu'ils veulent atteindre.

M. Ferdinand de Lesseps avait donc deux enquêtes à faire : l'une scientifique et l'autre commerciale. Il y a consacré ses efforts les plus énergiques, et il les a faites toutes les deux avec le succès que chacun sait et que nous allons tout à l'heure raconter. Ce sont des odyssées qui ne laissent pas d'avoir un vif intérêt.

Le premier soin de M. Ferdinand de Lesseps à son retour en Europe, en juin 1855, fut de se rendre en Angleterre, où il savait qu'il existait quelques préventions contre le projet. Il s'empressa de donner à tous ceux qui désirèrent alors être informés les renseignements propres à éclaircir les circonstances morales et matérielles de l'entreprise, et il fit même à Londres une publication contenant les principaux documents de l'affaire. C'est du reste une attention que M. de Lesseps n'a cessé d'avoir envers la nation anglaise pour toutes les publications qu'il a faites; et souvent elles ont paru en anglais assez longtemps avant d'avoir paru en français.

Durant ce premier voyage, M. Ferd. de Lesseps reconnut qu'en général les hommes éclairés qu'il

eut l'honneur d'entretenir, n'admettaient pas qu'un événement qui serait profitable aux intérêts du monde entier, pût nuire à la puissance ou aux relations commerciales de l'Angleterre. Ils écartaient loyalement toute idée d'une opinion préconçue contre le projet; ils affirmaient au contraire que, s'il était exécutable, leur pays n'aurait qu'à y gagner, et ils eussent regretté que l'on pût penser en France que ce qui ferait le bien des autres nations ne dût pas également faire le bien de l'Angleterre.

M. de Lesseps rencontra donc peu d'opposants; et même leurs objections ne lui paraissaient pas de nature à devoir faire présager une longue résistance. Elles portaient sur l'impossibilité matérielle de l'exécution; et à cela, il répondait que si le canal était impossible, il n'y avait point à s'en préoccuper, puisqu'alors on ne l'exécuterait point; sur le retard que le canal pourrait apporter à l'achèvement du chemin de fer du Caire à Suez, et à cela, Son Altesse le vice-roi répondait en décrétant le tronçon du Caire à la mer Rouge, en même temps qu'il décrétait le canal de Suez; sur la masse des ouvriers européens que l'exécution du canal attirerait en Égypte, et à cela, on répondait qu'il n'y aurait que des Fellahs; sur les changements qu'amènerait dans

l'équilibre commercial du monde l'ouverture de l'isthme de Suez, et à cela, on répondait que l'Angleterre n'avait à craindre la concurrence de personne et qu'elle profiterait plus qu'aucune autre nation de la facilité des relations nouvelles; enfin, sur l'opposition du gouvernement turc, et à cela, M. Ferd. de Lesseps répondait par l'accueil si bienveillant qu'il venait de recevoir à Constantinople.

Du reste, M. Ferd. de Lesseps proposait de consulter, s'il en était besoin, la Compagnie des Indes, les négociants de l'Australie, de Singapour, de Madras, de Calcutta et de Bombay, le commerce de la Cité, les armateurs de Londres et de Liverpool, les manufacturiers de Manchester, les propriétaires de mines de fer, les fabricants de machines, la Compagnie péninsulaire et orientale de navigation à vapeur, les administrateurs des banques et des grandes entreprises industrielles, les chambres de commerce, les propriétaires des bassins houillers, etc., etc., etc. En s'adressant à leurs intérêts, il pouvait, disait-il, s'en rapporter à leur jugement.

Enfin il ajoutait :

« La prospérité de l'Orient se rattache aujourd'hui aux intérêts de la civilisation en général, et le meil-

leur moyen de travailler à son bien-être en même temps qu'à celui de l'humanité, c'est d'abattre les barrières naturelles qui séparent encore les hommes, les races et les nations. La guerre et le commerce ont civilisé le monde. La guerre aura fait son temps après le suprême effort auquel nous assistons ; le commerce seul poursuivra ses conquêtes. Préparons-nous à lui ouvrir une nouvelle route. Ce but peut être recherché et atteint, suivant les expressions d'un homme d'État qui est en même temps un grand écrivain, *à travers les orages et les ténèbres de la guerre*.

Rapprochons de l'Europe les populations de l'Océanie, de l'Australie, de la Chine, des Indes et de l'Afrique ; faisons-les participer aux bienfaits de la civilisation.

« Pour mener à fin cette grande entreprise, nous faisons appel à tous les hommes de cœur et d'intelligence, car elle est digne de leur zèle et de leurs sympathies ; nous invoquons l'appui de tous les hommes politiques, parce que toutes les nations sont intéressées à l'établissement de communications nouvelles et faciles entre les deux hémisphères ; enfin, nous nous adresserons aux capitalistes lorsque la certitude de l'exécution et des profits à

recueillir, déjà reconnue par des juges compétents, sera une question définitivement résolue par la science européenne[1]. »

Les dispositions des classes commerciales en Angleterre à l'égard du canal de Suez n'étaient point douteuses, et ce qui le prouve bien ce sont les réponses que la Compagnie des Indes et la Compagnie péninsulaire et orientale de navigation à vapeur adressaient aux communications du concessionnaire.

Comme l'autorité la plus élevée qui pût être consultée sur tout ce qui concerne les intérêts des possessions anglaises dans l'Inde, était surtout la Cour des directeurs de l'honorable Compagnie des Indes orientales, c'est à cette Cour que M. Ferd. de Lesseps présenta les résultats des études préliminaires. Il les présenta ensuite à la Compagnie péninsulaire et orientale, comme un excellent juge pratique en tout ce qui regarde l'influence immédiate du projet sur les relations actuelles avec l'Orient; car les navires de cette Compagnie suivent déjà, quoique avec des lacunes et des interruptions, la route qu'il s'agit

1. Documents, 1re série, p. 38 et suiv.

de rendre continue et non interrompue d'une mer à l'autre.

L'expression de l'opinion que M. Ferd. de Lesseps sollicitait des deux Compagnies, a été donnée de plein gré et avec empressement. Nous citons ici les lettres par lesquelles l'adhésion des Compagnies a été transmise, et que M. Ferd. de Lesseps a cru devoir, plus tard, placer en tête d'un recueil où sont réunis tous les verdicts des intérêts commerciaux du Royaume-Uni et les résolutions des Meetings sur le canal de l'isthme de Suez.

Voici la première lettre :

ADMINISTRATION DES INDES ORIENTALES.

« Le 6 août 1855.

« Monsieur,

« J'ai reçu et transmis à la Cour des directeurs « de la Compagnie des Indes orientales votre lettre « datée du 7 courant, et en vous exprimant sa re- « connaissance de la présentation de votre ouvrage « intitulé : *Question de l'isthme de Suez*, j'ai reçu « ordre de vous informer, au sujet de l'importante « entreprise à laquelle il se rapporte, que la Cour

« prend toujours un vif intérêt à toute entreprise
« qui faciliterait les moyens de communication entre
« ce pays et l'Inde.

« Je suis, Monsieur, votre très-humble et très-
« obéissant serviteur,

« *Signé :* C. MELVILL, secrétaire.

La grande Compagnie des Indes est aujourd'hui détruite ; et le bill du 2 août 1858 a confié les pouvoirs politiques qu'elle exerçait à la couronne d'Angleterre. Mais le suffrage de la fameuse Compagnie n'en pèse pas moins ; et comme elle persistait dans son opinion sur le canal de Suez, elle avait offert à M. Ferdinand de Lesseps de renouveler son adhésion du moment qu'il le jugerait nécessaire, au milieu des obstacles qu'on lui opposait et qu'elle n'approuvait pas.

L'adhésion de la Compagnie péninsulaire et orientale est plus explicite et tout aussi formelle. Cela se conçoit, car l'un de ses principaux directeurs, M. Anderson, s'était beaucoup occupé, depuis plus de quinze ans, du canal de Suez en ligne droite de la

1. Documents, 4e série, p. 4.

mer Rouge à la Méditerranée, et nous aurons plus d'une fois à reparler de l'opinion si grave d'une personne aussi expérimentée que M. Anderson.

Voici la lettre de la Compagnie péninsulaire et orientale :

COMPAGNIE PÉNINSULAIRE ET ORIENTALE DE NAVIGATION A VAPEUR.

« Au Bureau, 122, Leadenhall-Street,
Londres, le 15 août 1855.

« Monsieur,

« J'ai, par ordre des Directeurs, à vous accuser « réception de votre lettre datée du 6 courant, et à « vous exprimer leurs sincères remercîments pour « l'exemplaire de l'ouvrage si intéressant sur la « *Question de l'isthme de Suez*, dont cette lettre était « accompagnée.

« En ce qui concerne votre demande de connaître « l'opinion des Directeurs sur ce sujet, j'ai à vous « annoncer qu'en l'absence de données plus spé- « ciales, ils ne peuvent pas se hasarder à prévoir le « succès probable du projet ou du plan proposé par « vous.

« Cependant l'importance des résultats qui accom-

« pagneraient l'union de la Méditerranée et de la
« mer Rouge par un canal navigable, est d'une telle
« évidence qu'il ne peut y avoir deux opinions à cet
« égard ; et si le projet se réalise d'une manière
« heureuse, cette Compagnie participerait néces-
« sairement à l'effet qu'il produirait non-seulement
« sur le commerce de ce pays, mais sur celui du
« monde entier.

« Je suis, Monsieur, votre très-obéissant servi-
« teur,

« *Signé :* C. W. Howell, secrétaire.[1] »

Il n'y a rien à ajouter à ces témoignages, si ce n'est l'unanimité des Meetings qui, deux ans plus tard, devaient se prononcer absolument de même, dans les vingt principales villes de la Grande-Bretagne, de l'Irlande et de l'Écosse.

C'est que M. Ferdinand de Lesseps avait fait traduire ses premiers documents en langue anglaise ; et il les avait tout d'abord communiqués sous cette forme aux deux grandes Compagnies dont nous venons de voir l'approbation. Ce ne fut que

1. Documents, 4e série, p. 5.

quelque temps après que la première série des Documents fut publiée en France.

L'Avant-projet des ingénieurs du vice-roi d'Egypte, MM. Linant-Bey et Mougel-Bey, paraissait bientôt en effet, comme M. Ferd. de Lesseps l'avait promis. On était en août 1855, au plus fort de la guerre de Crimée; et l'attention du monde ne s'en porta pas avec moins d'ardeur sur la grande idée qu'on soumettait à son examen.

Voilà à peu près tout ce que nous avons à dire sur la concession du canal de Suez. C'est comme le premier acte du drame qui va maintenant se développer devant nous : la science et le commerce à consulter; le monde à convaincre, et malheureusement aussi la politique à combattre. Nous ne nous plaignons pas du combat; car c'est la loi des choses humaines sous une forme ou sous une autre. Mais il semble pourtant qu'il y a des choses sur lesquelles le dissentiment n'est pas possible; et l'ouverture de l'isthme de Suez nous paraîtrait devoir être une de ces heureuses exceptions.



LE TRACÉ DU CANAL

UTILITÉ, REVENUS

LE TRACÉ DU CANAL,

UTILITÉ, REVENUS.

Lorsque l'industrie des chemins de fer, bien neuve encore, s'est présentée au monde civilisé, voilà vingt-cinq ans, elle lui a dit :

« Vous faites aujourd'hui tout au plus cinq lieues « à l'heure, sur vos meilleures routes, avec vos « véhicules les plus rapides. Si vous voulez, je vous « ferai faire, grâce à la vapeur toute-puissante, dix « lieues, douze lieues, quinze lieues dans le même « temps, sans plus de dépenses, avec bien moins « de fatigue. Je puis faire ce miracle. »

Le monde, un peu étonné, accepta la proposition merveilleuse, et répondit : « Vous me ren« driez un immense service; vous doubleriez le « temps pour moi. Faites, et hâtez-vous de vous « mettre à l'œuvre. »

On sait si les chemins de fer ont tenu parole; et nous assistons tous les jours aux miracles qu'ils opèrent, sans parler de tous ceux que verra infailliblement l'avenir. Les déplacements de personnes et de choses deux ou trois fois plus prompts, deux ou trois fois plus faciles, les relations multipliées dans une proportion invraisemblable, des valeurs incalculables créées tout à coup, un instrument d'inépuisable richesse, un progrès universel, un avantage inespéré pour tous!

Eh bien! le canal de Suez vient aujourd'hui proposer et réaliser une révolution analogue. Il dit au commerce du monde : « Pour vous rendre des pays « occidentaux dans les mers de l'Asie, vous avez en « moyenne à faire 6000 lieues; je vous abrégerai « la route de moitié, et je la réduirai à 3000. Le « cap, que vous avez appelé de Bonne-Espérance, « n'en est pas moins dangereux; malgré ce nom « de favorable augure, il est toujours le cap « des Tempêtes. Je puis vous le faire éviter et « vous conduire dans des mers qui vous sont in- « connues à cette heure, mais qui offrent moins « de périls que les mers pratiquées par vous tous « les jours, la Méditerranée, l'Adriatique et la « Manche. »

« A cette proposition, le commerce du monde a répondu aussi, sauf une seule voix qui a manqué à l'accord unanime : « Vous me rendriez un immense « service ; faites, et hâtez-vous de vous mettre à « l'œuvre. »

Il suffit, en effet, d'un coup d'œil jeté sur la carte, ou d'un instant de réflexion, pour voir de quelle utilité serait l'ouverture de l'isthme de Suez. La Méditerranée communiquant avec la mer Rouge, c'est l'Europe, c'est-à-dire la civilisation chrétienne mise en contact direct avec l'Asie où se passent aujourd'hui de si grands événements, et où l'avenir en prépare tant d'autres encore. Ce sont des colonies de 200 000 000 de sujets à gouverner ; ce sont des empires de 400 000 000 d'habitants et de consommateurs ; ce sont des marchés, jusqu'à présent fermés, qui s'ouvrent de toutes parts ; ce sont des sources inouïes de richesses. Mais bien mieux que cela, c'est le domaine de l'humanité à étendre ; c'est la barbarie qu'il faut éclairer ; ce sont des populations innombrables qu'il faut conquérir au bien-être, au bon ordre, à la justice, et, s'il se peut, à la liberté. Les résultats matériels sont considérables ; les résultats moraux le sont encore bien davantage.

On a calculé l'abréviation obtenue par l'ouverture de l'isthme de Suez ; et l'on a trouvé que sur une distance moyenne de 14 à 15 milliers de milles marins, des principaux ports de l'Europe à l'île de Ceylan, prise pour centre des mers de l'Asie, la réduction serait de 56 %, c'est-à-dire de plus de moitié. Choisissons les ports les plus renommés de l'Europe :

	DISTANCES en milles géographiques		RACCOURCISSEMENT
	Par le Cap.	Par Suez.	Par Suez.
St-Pétersbourg.	15 660	8630	45 0/0
Stockholm.....	15 330	8290	46 »
Hambourg.....	14 650	7610	48 »
Amsterdam....	14 450	7420	49 »
Londres.......	14 340	7300	49 »
Le Havre......	14 130	7090	50 »
Lisbonne......	13 500	6190	54 »
Barcelone.....	14 330	5500	61 »
Marseille......	14 500	5490	62 »
Gênes.........	14 690	5440	63 »
Trieste et Venise	15 480	5220	65 »
Constantinople.	15 630	4700	68 »
Odessa........	15 960	5080	70 »

Raccourcissement général : 3000 lieues ordi-

naires sur 6000. Les chemins de fer, par un autre moyen, n'ont pas fait mieux[1].

Restait à démontrer que cette entreprise bienfaisante était praticable, et c'est à quoi M. Ferdinand de Lesseps appliqua tous ses efforts en 1855 et en 1856.

Pour former le tribunal scientifique qui devait prononcer avec toute compétence sur l'Avant-projet, et proposer les résolutions définitives avec une incontestable autorité, il s'adressa parmi les ingénieurs à tout ce qu'il y avait de plus expérimenté et de plus illustre en Europe. Il associa les désignations des gouvernements à celles que faisait déjà la voix publique; et les gouvernements s'empressèrent de répondre à cet appel. En Autriche, M. le baron de Bruck, l'habile ministre des finances, indiqua M. de Négrelli, qui depuis plusieurs années s'occupait du problème du canal de Suez, et qui est devenu inspecteur général des chemins de fer de l'empire d'Autriche. En Hollande, M. de Ro-

1. Ces tableaux des distances ont été dressés par M. Cordier, membre de l'Institut, professeur de géologie; par M. Gressier, ingénieur hydrographe, conservateur du dépôt des cartes et plans de la marine, et par M. le baron Charles Dupin, membre de l'Institut, sénateur. Voir les Documents, 1re série, p. 47 : 2e série, p. 267, et le journal *l'Isthme de Suez*, 1857, p. 335.

chussen, premier ministre et ancien gouverneur général des Indes néerlandaises, désigna M. Conrad, inspecteur du Vaterstaat. Le Piémont donna son propre ministre des travaux publics, M. Paléocapa, un des ingénieurs hydrauliques le plus justement renommés. La France donna M. Renaud, inspecteur général et membre du conseil des Ponts et chaussées, et M. Lieussou, ingénieur hydrographe de première classe. En Angleterre, l'opinion signalait MM. Rendel et Mac-Clean; ils acceptèrent, ainsi qu'un capitaine de la marine indienne, M. Harry-Hewett, le mandat que M. Ferdinand de Lesseps leur offrait. La Prusse désigna M. Lentze, le directeur des travaux de la Vistule; et l'Espagne, don Cypriano Segundo Montésino, directeur des travaux publics à Madrid.

Tous les ingénieurs que nous venons de nommer formèrent d'abord la Commission, qu'on appela avec toute raison Internationale, car toutes les nations de l'Europe avaient contribué à la composer. Plus tard, elle reçut des adjonctions, et elle fit des pertes dont nous aurons à parler en leur temps.

Elle se réunit pour la première fois à Paris le 30 et le 31 octobre 1855. M. Rendel, absent pour cause de maladie, était représenté par son fils et M. Pole;

et outre les personnages que l'on vient de citer, MM. Linant-Bey et Mougel-Bey assistaient à cette séance avec M. de Lesseps, le vénérable M. Jomard, et M. Barthélemy Saint-Hilaire, tous deux membres de l'Institut impérial de France. Il fut résolu que la Commission partirait pour l'Égypte le 8 novembre, et l'on se donna rendez-vous à Marseille sur le paquebot français. On se décida également à prescrire des sondages nouveaux dans la baie de Péluse ; ils devaient être faits pendant que la Commission s'occuperait à explorer l'isthme; on les confia, sous la direction de M. Lieussou, à M. Larousse, ingénieur hydrographe de la marine, alors occupé de travaux analogues dans la rivière de Gênes, pour le gouvernement français.

Évidemment ce voyage de la Commission en Égypte était la première démarche qu'elle eût à faire. Il fallait voir les lieux, car rien ne remplace cette observation directe et personnelle. Cinq membres dans la Commission entreprirent le voyage : ce furent MM. Conrad, de Négrelli, Mac-Clean, Renaud et Lieussou, auxquels s'adjoignirent MM. Linant-Bey, Mougel-Bey, Ferdinand de Lesseps et Barthélemy Saint-Hilaire, qu'on désignait pour être le secrétaire général de la nouvelle Compagnie.

Dans les travaux antérieurs à ceux de M. Ferdinand de Lesseps, on n'avait pas pris toujours les mêmes précautions, et l'on n'avait pas pensé qu'une exploration en Égypte fût indispensable. La nouvelle Commission en jugea tout autrement, et bien qu'elle pût se fier à l'Avant-projet des ingénieurs de Son Altesse le vice-roi, elle tint à vérifier leur travail, et à le contrôler en toute connaissance de cause. Il y allait d'un problème utile au genre humain, en même temps que d'une question de science. On ne pouvait prendre trop de garanties pour arriver à une heureuse solution.

La Commission internationale, partie le 8 novembre 1855, débarquait à Alexandrie le 18, après une traversée assez pénible, et elle se mettait aussitôt à l'œuvre. Comme le chemin de fer, qui n'a encore qu'une seule voie, n'était pas libre, et que l'on attendait d'heure en heure la malle des Indes, signalée par le télégraphe de Suez, elle dut rester trois jours à Alexandrie. La Commission les employa à visiter les deux rades : l'une au Sud-Ouest, qu'on appelle le port vieux, et l'autre au Nord-Est, qu'on appelle le port neuf, bien que ce port neuf, aujourd'hui abandonné, soit celui dont se servaient principalement les Anciens, du temps des Ptolé-

mées et des Empereurs romains. Ce qui intéressait surtout la Commission, c'étaient la nature des roches et des sables, identiques sur toute cette plage, et le régime des courants. De la pointe du Marabout à la pointe d'Aboukir, les roches de la côte et les têtes des récifs sont formées de grès calcaires très-friables, qui présentent des traces évidentes de destruction. Les débris sablonneux de ces grès, en s'accumulant à l'abri des récifs et dans les découpures de la côte, ont formé à l'Ouest d'Alexandrie le banc du grand port et la plage du Marabout ; et à l'Est, les plages du port neuf et de Ramlé. Toute cette côte paraît à l'abri des apports de sables venus d'ailleurs, et elle est invariable depuis des siècles. Ce qui le prouve bien, c'est qu'un palais romain, récemment découvert à Ramlé, est au bord de l'eau tout comme à l'époque où il fut fondé. Il y avait grand intérêt pour la Commission à explorer soigneusement la rade d'Alexandrie et les côtes ; car, dans un des projets proposés pour la jonction des deux mers et sur lequel la Commission devait se prononcer, on voulait faire du port d'Alexandrie le débouché du canal de Suez.

Le 23 novembre, la Commission était reçue au camp fortifié du Saïdieh, près du Caire, par S. A. le

vice-roi Mohammed-Saïd, qui n'a cessé, pendant tout le temps qu'elle a été en Égypte, de la combler des attentions de la munificence la plus éclairée, pour bien témoigner au monde de l'importance qu'il attache à cette grande entreprise. Il pria la Commission internationale de vouloir bien s'occuper, outre le percement de l'isthme de Suez, de quelques questions de navigation intérieure, entre autres d'un second barrage qu'il a l'intention d'établir à Silsiléh, au delà de Thèbes, dans la haute Égypte. C'est là ce qui a motivé le voyage de la Commission jusqu'à l'île de Philæ. Mais ne parlons pas de cette excursion; ce serait un épisode qui nous éloignerait de notre sujet.

La Commission était revenue au Caire le 12 décembre, et elle en repartait le 15 pour Suez, où elle arriva le 16, vers une heure et demie de l'après-midi. Elle avait passé la nuit à la huitième station, dans le désert, c'est-à-dire au huitième relais de poste, qui marque à peu près la moitié de la route. Sur cette route que remplace aujourd'hui le chemin de fer, on faisait en poste quatre lieues à l'heure, et l'on pouvait, sans trop de peine, si l'on ne voulait pas s'arrêter aux stations, aller du Caire à Suez en huit ou neuf heures.

C'était réellement à Suez que devaient commencer les travaux de la Commission. Elle avait, soit à voir par elle-même des faits dont elle seule pouvait juger, soit à vérifier des études poursuivies d'après ses ordres et ceux de M. de Lesseps, et relatives à des sondages et à des forages dans le désert et dans les deux rades de la mer Rouge et de la Méditerranée.

La Commission passa cinq jours à Suez à explorer le fond du golfe, et à fixer, par l'inspection même des lieux, l'emplacement et le débouché du canal. Elle consulta les pilotes indigènes et visita les carrières de l'Attaka, montagne voisine de la ville, d'où seront tirés en partie les matériaux de construction. Les faits les plus importants furent constatés dans ces diverses explorations. On reconnut d'abord que toutes les cartes de la rade de Suez publiées jusqu'à cette heure sont inexactes, excepté celle du commandant Moresby, publiée en 1837. On la compléta par des sondages nouveaux, qu'on relia aux triangulations déjà connues. La rade est vaste et sûre; cinq cents bâtiments et plus pourraient y trouver place. Les profondeurs sont de 5 à 13 mètres sur un fond de vase molle, et cependant d'une excellente tenue. La corvette anglaise *la Zenobia*, à bord de

laquelle la Commission est montée, y servait depuis trois ans de magasin à charbon pour le service de la malle des Indes; elle était dans la région la plus exposée; et, dans le cours des trois ans, ses ancres n'avaient pas éprouvé le moindre changement, ni ses câbles la moindre avarie; les communications avec la terre n'avaient pas été un seul jour interrompues. Deux passes profondes et saines, assez larges pour qu'on puisse y louvoyer en tout temps, à l'entrée et à la sortie, s'il en est besoin, et s'ouvrant par des profondeurs de 16 à 20 mètres, donnent accès au mouillage. Le vent N. N. O. domine en toute saison. Il règne presque seul de mars à décembre; et le reste de l'année, il alterne avec les vents de S. S. E. et de O. S. O. Il n'est jamais dangereux. Celui d'O. S. O., qui est plus violent, n'est cependant guère plus à craindre. En somme, il paraît que l'influence des vents dans ces parages n'élève jamais les eaux de plus de 1 mètre. Les atterrissements ne sont pas à redouter, et le fond de la rade ne paraît pas s'être exhaussé sensiblement depuis l'antiquité.

D'après toutes ces données, la Commission internationale a pu conclure que la rade de Suez avait naturellement toutes les qualités désirables pour former la tête du canal des Deux-Mers. Pour attein-

dre les profondeurs de 8 et de 9 mètres, il ne faudra donner que 2000 mètres à la jetée du Sud, et 1600 à celle du Nord. Ainsi la Commission internationale pouvait simplifier beaucoup les propositions de l'Avant-projet; ce qui réduisait d'autant les dépenses.

Le 21 décembre, vers dix heures du matin, elle partait pour son excursion dans le désert, où elle avait une trentaine de lieues à faire, sans compter les détours, de Suez à Péluse. La caravane se composait de 170 chameaux, comme l'a raconté M. Barthélemy Saint-Hilaire, dans les lettres écrites au *Journal des Débats* [1].

La Commission suivit dans le désert, soit à dromadaire, soit à pied, soit à âne, tout le parcours du canal; et pour les yeux exercés d'habiles ingénieurs, rien ne pouvait remplacer cette inspection minutieuse, qui n'avait pas encore été faite et qui a duré dix jours entiers. Le jour du départ, vers onze heures et demie, on s'arrêtait pour déjeuner aux premiers vestiges qu'on rencontre de l'antique canal des Pharaons et des Romains. On était tout près aussi du troisième forage, les deux premiers

1. Ces lettres, accrues de plusieurs autres, ont été réunies en volume, et elles ont paru en 1856, chez M. Michel Lévy, éditeur.

étant placés dans la rade même de Suez, et ayant été vérifiés par la Commission durant ses courses. Elle vérifia également celui-ci. A moins de 1 mètre dans le trou de la sonde, on trouvait l'eau saumâtre. On essaya de la goûter ; elle était d'une amertume intolérable. Les débris de l'extraction étaient sur le terrain. Les ingénieurs les examinèrent pour se rendre compte du sous-sol. Toute cette journée, ils marchèrent dans le lit de l'ancien canal. Ce lit a encore à présent en certains endroits de 40 à 50 mètres de large, ce qui était énorme pour les petits navires de ces temps ; et les berges ont quelquefois de 20 à 25 pieds de haut, avec banquettes. Les déblais s'en sont tellement durcis qu'en quelques parties on pourrait les prendre pour de vraies constructions maçonnées. Vers trois heures de l'après-midi, on examinait le quatrième sondage. Après 1 mètre ou 2 de sable, la sonde avait trouvé 3 mètres de terre argileuse, une sorte de marne calcaire jusqu'à 8 mètres, et à 11 mètres, de l'argile plastique.

Nous donnons ici ces détails, parce que cette composition géologique est à peu près celle de l'isthme entier.

Il va d'ailleurs ans dire qu'on a soigneusement

recueilli les échantillons de tous ces forages, qui furent ensuite adressés à notre illustre géologue M. Élie de Beaumont, secrétaire perpétuel de l'Académie des sciences de l'Institut de France. On a noté minutieusement tous les matériaux divers qu'ont extraits les coups de sonde. On trouvait à la surface même du sol du gypse lamellaire fort beau, et surtout des coquillages marins en très-grande quantité, dont les analogues sont actuellement vivants dans la mer Rouge et la Méditerranée. C'est une preuve manifeste, sans parler de bancs de sel immenses, que jadis ces deux mers se communiquaient et que l'isthme était couvert par elles. On commençait aussi à rencontrer sur cette terre, qu'on croit si déserte, des arbrisseaux et des broussailles, qui ne cessent de devenir de plus en plus épais jusqu'à Péluse.

Le 22 décembre, à huit heures et demie du matin, la Commission examinait le cinquième forage. La composition géologique en était la même qu'au quatrième ; seulement, l'eau saumâtre qu'on y avait fait jaillir d'abord, s'était épuisée, et l'on ne voyait que le trou, dont les arêtes latérales étaient restées aussi vives qu'à l'instant même où on l'avait creusé. De temps à autre, le pied des chameaux trébuchait

dans des fondrières formées par des croûtes de sable qui se brisaient sous leur poids.

Le 23, on s'arrêta, vers dix heures du matin, sur un petit monticule de 40 ou 50 pieds de haut, dont la composition géologique parut inexplicable. C'est un pêle-mêle étrange des matériaux les plus hétérogènes. On fit bien des suppositions, dont aucune ne parut satisfaisante. C'est un problème qui se représentera lorsqu'on creusera le canal, qui doit passer non loin de là. En attendant, deux Arabes de la brigade des ingénieurs égyptiens vinrent rejoindre la Commission en ce lieu, qui peut servir aisément de point de repère. Ils apportaient les plans jalonnés du canal futur. On les étudia, en les étendant tout du long sur le sable. A cet endroit du bassin des Lacs-Amers, on est à 12 mètres au-dessous du niveau de la Méditerranée. Le soir, les ingénieurs campaient à Scheik-Ennédek, où se trouve le tombeau d'un santon arabe, fort vénéré par les gens du pays. Les arbustes étaient très-abondants, assez élevés; et l'on voyait partout les marques du séjour des eaux du Nil. Dans les grandes crues, elles arrivent jusque-là, et en se retirant elles laissent un dépôt considérable sur le sol, et surtout au pied des arbrisseaux.

Le lendemain, se dirigeant à l'Ouest, dans l'Ouadée-Toumilat, la Commission rencontrait le Bihr-Abou-Ballah, le Puits du Père des Dattes. L'eau, qui était à 15 pieds de profondeur, était assez bonne, et l'on put en goûter. Non loin de là, paissait un troupeau de moutons noirs, gardé par un jeune Arabe, plein d'élégance et de beauté, le fusil en bandoulière. La famille campait à quelques pas, sous une tente, où elle préparait le repas du matin. Ces solitudes ne sont donc pas absolument inhabitables, comme le prouvaient d'ailleurs les ruines de tant de villes qui couvrent encore le sol. Vers dix heures, on était au bord du lac Timsah; et du haut des dunes qui le dominent, à 50 ou 60 pieds, on voyait le magnifique bassin, à moitié plein d'eau, et où les travaux les plus aisés pourront former un port intérieur aussi vaste que l'on voudra. Le soir, on campait à Rhamsès, ancienne ville égyptienne, dont a parlé la Bible; et l'on y trouvait, outre des débris nombreux, un bas-relief en granit, couvert d'hiéroglyphes, le lit de l'ancien canal, et le limon du Nil, aussi abondant que dans les plaines même de Thèbes. Les eaux s'en étaient retirées depuis peu, et on aurait pu les rencontrer à deux ou trois lieues de là tout au plus.

La Commission fêta le jour de Noël en ne levant pas son camp, et en faisant des courses aux environs. Mais, le 26 décembre, elle reprenait sa route de très-grand matin, et elle revenait au Nord-Est, vers Péluse. A neuf heures, elle trouvait, au seuil d'El-Guisr, une brigade d'ingénieurs égyptiens dirigés par M. Nottinger. La sonde était parvenue à 13 mètres déjà, et elle devait descendre jusqu'à 20 à peu près. C'est le point culminant de tout le tracé du canal; et, en ce lieu, le déblai aura peut-être 15 ou 16 mètres sur une longueur très-restreinte, ce qui n'a rien d'effrayant pour l'art des ingénieurs. Le soir, on campait à Bihr-Abou-Eurouq, dans les lagunes du lac Menzaleh, que l'on ne devait plus quitter jusqu'à Péluse et la Méditerranée.

Le 27 au soir, on campait près des ruines d'une ancienne ville, la Magdal de la Bible, le Magdolum des Romains. On y retrouvait les traces du campement où s'était arrêté, un an auparavant, M. Ferd. de Lesseps, avec MM. Linant-Bey et Mougel-Bey. Ces traces étaient aussi fraîches que si elles eussent été de la veille. Le bourrelet de sable dont on garnit le tour des tentes pour les mieux fermer à l'air, était encore entier. La même observation avait été précédemment faite pour les campements de la bri-

gade française, qui avait exécuté les nivellements de 1847, et pour ceux de la brigade autrichienne, qui avait opéré à la même époque sur le rivage de Péluse. Si, à côté de ces empreintes modernes, on remarque les ruines et les vestiges laissés sur le sol depuis tant de siècles, on acquiert la conviction que ces grands déplacements de sable dont on parle si souvent, et dont on a menacé le futur canal de Suez, sont bien rares et bien peu dangereux, si même ils sont vrais.

Enfin, le 28 décembre au matin, la Commission arrivait à Péluse, le terme du voyage. Elle y restait jusqu'au 31 à explorer la plage en tous sens, à l'étudier et à se rendre bien compte des conditions qu'elle présente pour l'établissement d'un port, ou plutôt pour le débouché du canal. La réputation de la baie de Péluse est fort mauvaise; mais cette réputation lui a été faite par des gens qui ne l'ont jamais vue, ou qui tout au plus ont passé à 40 lieues de là, en allant d'Alexandrie à Beirout. La Commission trouva cette baie tout autre qu'on ne la représentait vulgairement. D'abord, cette prétendue mer de fange que l'on pouvait redouter, sur la foi de ces récits fantastiques, est une chimère. A Péluse, le bord de la mer est composé d'un sable fort propre

et très-uni. L'eau est limpide au moins autant que celle de la Seine, si elle n'est pas d'ailleurs plus transparente. Les membres de la Commission peuvent l'affirmer pour s'y être baignés, comme M. Barthélemy Saint-Hilaire le raconte dans ses Lettres. La Commission est allée à trois lieues à l'Est sur la côte, jusqu'au delà d'El-Guerreh, et à peu près autant à l'Ouest, jusqu'à Tineh. Partout le rivage est le même. Elle s'est avancée en mer jusqu'à trois lieues à peu près au large, pour rejoindre la frégate égyptienne qui l'attendait, et jamais elle n'a été assez bien servie par le hasard pour rencontrer « ces bancs de vase voyageuse, ces nuages terreux, » qui devaient empêcher, disait-on, toute navigation dans cette rade inhospitalière.

La Commission internationale a fait du reste sur cette côte toutes les explorations nécessaires. A terre, elle ne s'en est rapportée qu'à elle-même. En mer, les sondages, confiés à M. Larousse, ont été faits avec toute la précision et l'étendue désirables. Secondé dans ses travaux, qui lui sont dès longtemps familiers, par M. Darnaud, ingénieur français au service de S. A. le vice-roi, et par M. Cianciolo, ingénieur italien, M. Larousse a parcouru pendant plus d'un mois toute cette rade, tantôt à terre, où

il campait, tantôt à bord de la frégate à vapeur que le gouvernement égyptien avait mise libéralement à sa disposition ; et toutes ses opérations, dirigées par les instructions de la Commission, ont été accomplies dans les conditions les plus favorables.

De tous ces documents, la Commission internationale a tiré les conclusions suivantes, que le monde savant peut regarder désormais comme certaines.

Le golfe de Péluse, compris entre la pointe de Damiette et le cap Casius, a 75 kilomètres de large sur 14 de profondeur. Il fait face au N. E. Il est bordé par un étroit cordon littoral, formé de sable fin, que la mer franchit dans les gros temps sur quelques points. Le cordon n'a pas sensiblement varié de forme ni de position depuis les temps historiques, et il peut être considéré comme immuable. En avant de ce cordon littoral, en mer, s'étend une zone de sable fin pareil à celui de la plage qui finit aux profondeurs de 10 mètres, à partir desquelles commence, dit-on, une zone de vase, qui va jusqu'aux grands fonds de la Méditerranée, et qui provient du Nil. Le fond présente partout une pente régulière, qui, déjà très-faible dans la zone des sables, est plus faible encore dans la zone des vases.

Sa plus grande déclivité est à la hauteur de Tanis, où l'on trouve 8 mètres d'eau à 2300 mètres de la plage. A l'Ouest de ce point, elle se maintient à très-peu près la même jusqu'à Damiette. Mais à l'Est elle diminue sensiblement jusqu'à Péluse, où l'on ne trouve 8 mètres d'eau qu'à 7500 mètres du rivage. Les vents d'O. N. O. soufflent les deux tiers de l'année, et principalement en hiver; ce sont les plus violents. Mais quand le temps est beau, ce qui est très-fréquent, les brises solaires s'établissent dans le golfe, et la permanence de ces brises alternatives de terre et de mer faciliterait en tout temps les mouvements d'entrée et de sortie d'un port. Les courants sont à peu près nuls; ils sont essentiellement irréguliers, portant tantôt vers l'Ouest, tantôt vers l'Est. Le niveau des eaux ne varie guère que de 0m,70, la différence entre les points extrêmes étant d'environ 1 mètre, et l'amplitude de la marée n'étant que de 0m,30. Les dépôts de sable dans le golfe de Péluse sont aussi vieux que le Nil; leur accroissement séculaire est nul.

D'après toutes ces observations, il est évident qu'un canal dans le golfe de Péluse n'a rien à craindre des apports du Nil. Il ne pourrait redouter que les sables mobiles, promenés en sens divers le long

de la plage par les tempêtes du N. O. et du N. E. Mais en portant l'entrée du canal dans la zone des vases, on empêchera les sables d'y pénétrer ; ils s'arrêteront forcément à l'extérieur des jetées, où d'ailleurs l'invariabilité actuelle de la plage permet d'espérer que l'accumulation sera très-peu considérable. Si par hasard elle devenait gênante, on aurait toujours la ressource de laisser la plage s'atterrir, en reportant d'autant au large la tête des jetées, ce qui n'entraînerait qu'une dépense annuelle insignifiante. Les matériaux nécessaires à l'établissement du port seraient tirés, soit des carrières du littoral de la Syrie, soit des îles de Chypre, de Rhodes et de Scarpento. L'embouchure du canal devrait être reportée un peu plus à l'Ouest que dans l'Avant-projet ; elle serait établie à peu près à la hauteur de l'antique Tanis, où la saillie formée par l'ancienne bouche Saïtique tend sans cesse à s'effacer depuis l'oblitération de cette branche. Il suffirait d'un chenal de 400 mètres de largeur courant S. O. et N. E. La jetée Nord serait poussée à 3000 mètres, jusqu'aux profondeurs de 10 mètres ; la jetée Sud serait arrêtée aux profondeurs de 8 mètres. Les musoirs seraient défilés Nord et Sud. Les deux jetées, de 10 mètres et de 6 mètres de large au couronnement,

seraient élevées de 2 mètres au-dessus de l'eau et surmontées d'un parapet.

Dans la matinée du 31 décembre, la Commission ayant terminé son exploration, montait à bord de la frégate égyptienne *le Nil*, qui croisait depuis plus d'un mois dans le golfe pour les sondages; elle rentrait, une vingtaine d'heures après, le 1er janvier 1856, à Alexandrie, où elle apportait la bonne nouvelle de son succès.

Ce succès était immense en effet; et le 2 janvier, la Commission internationale pouvait remettre au vice-roi d'Égypte un rapport sommaire, où elle annonçait les admirables résultats que cette exploration avait obtenus. Elle déclarait en face du monde savant et de la civilisation « que le canal direct de Suez à Péluse est l'unique solution du problème, et qu'il n'y a pas d'autre moyen pratique de joindre la mer Rouge à la Méditerranée; que l'exécution de ce canal maritime est facile, et que le succès en est assuré; que les deux ports à créer à Suez et à Péluse n'offrent que des difficultés ordinaires, celui de Suez s'ouvrant sur une rade vaste et sûre, accessible en tout temps, et où l'on trouve 8 mètres d'eau à 1600 mètres du rivage; celui de Péluse étant placé entre les bouches d'Oum-Fareg et d'Oum-Ghémilé,

dans la région où l'on trouve les 8 mètres d'eau à 2300 mètres, par une tenue excellente et un appareillage facile. » Enfin la Commission ajoutait que la dépense totale du canal ne dépasserait pas les 200 000 000 de francs portés dans l'Avant-projet[1]. Ce rapport sommaire de la Commission était à peine connu en Europe qu'il y produisait la sensation la plus vive. Le *Times* était le premier de tous les journaux à le publier, et les conclusions de la Commission internationale faisaient le tour du continent.

La Commission internationale, rentrée en Europe vers la fin de janvier 1856, s'occupa activement de la rédaction de son Rapport détaillé et définitif.

Après les détails dans lesquels nous venons d'entrer, on comprendra mieux l'analyse de ce document qui soumis depuis plus de deux ans à la critique, a reçu l'approbation unanime de la science européenne, juste récompense d'études aussi consciencieuses et aussi approfondies.

Le Rapport de la Commission internationale, formant un volume in-8° et accompagné d'un atlas de 11 cartes, parut à la fin de 1856; car il n'avait pas

1. Documents, 2e série, Procès-verbaux de la Commission internationale en Égypte, p. 71 et suiv.: et dans le même volume, *Notice historique sur l'isthme de Suez*, p. 17 et suiv.

fallu moins d'un an, après le voyage d'Égypte, pour coordonner tous les matériaux, faire achever les recherches nécessaires, discuter les diverses parties du projet, et rédiger enfin le mémoire technique qu'on présentait aux discussions du monde savant.

Lorsque la Commission internationale se réunit à Paris pour délibérer sur les bases de son Rapport, le 23 juin 1856, elle se composait des membres dont les noms suivent, en les rangeant, comme le font les procès-verbaux de la Commission elle-même, selon l'ordre alphabétique [1] :

M. Conrad, inspecteur du Vaterstaat, à la Haye;

M. le capitaine Harris, de la marine britannique des Indes, à Londres. Il avait remplacé M. le capitaine Harry-Hewett, décédé;

M. Jaurès, capitaine de vaisseau de la marine impériale de France et membre du conseil de l'Amirauté, à Paris;

M. Lentze, ingénieur en chef des travaux de la Vistule, à Berlin;

M. Lieussou, ingénieur hydrographe de la marine impériale de France, à Paris;

1. Documents, 3e série, p. 1re et suiv., et aussi p. 321 et suiv., où se trouvent les procès-verbaux.

M. J. R. Mac Clean, ingénieur à Londres;

M. Charles Manby, ingénieur à Londres;

Don Cypriano Segundo Montésino, directeur général des travaux publics, à Madrid;

M. de Négrelli, inspecteur général des chemins de fer de l'Empire d'Autriche, à Vienne;

M. P. Paléocapa, ministre des travaux publics du royaume de Sardaigne, à Turin;

M. Renaud, inspecteur général et membre du conseil général des Ponts et chaussées de France, à Paris;

M. J. M. Rendel, ingénieur à Londres;

M. Rigault de Genouilly, vice-amiral de la marine impériale de France, à Paris.

M. Conrad, qui avait été président de la Commission en Égypte, fut chargé des mêmes fonctions à Paris; M. Lieussou, qui avait été secrétaire en Égypte, le fut également pour la réunion nouvelle; et M. Charles Manby fut nommé secrétaire avec lui, afin que l'Angleterre fût plus directement représentée dans les délibérations.

La mort a fait des vides bien regrettables en moins de deux ans dans le sein de la Commission. M. Ren-

del, qu'on regardait généralement comme le premier ingénieur de l'Angleterre, est mort jeune encore le 21 novembre 1856, de la maladie qui l'avait empêché de suivre ses collègues en Égypte, et même de se réunir à eux à Paris. M. Lieussou, à peine âgé de 42 ans, est mort le 6 janvier 1858, dans toute la force de son talent, et au milieu des travaux les plus distingués qui l'avaient signalé à la aveur du gouvernement et à l'estime de l'Académie des sciences de l'Institut de France [1]. Enfin M. de Négrelli, non moins regrettable que MM. Rendel et Lieussou, est mort à Vienne le 1er octobre 1858. Quelques jours de maladie ont suffi pour l'enlever à l'âge de 57 ans. Ainsi deux des membres qui avaient fait le voyage d'Égypte sont déjà disparus. Ces deuils, pour être fréquents, n'en sont que plus douloureux.

Mais lisons le Rapport de la Commission.

Après avoir présenté quelques considérations préliminaires sur le caractère d'utilité universelle que doit avoir le futur canal, la Commission internationale décrit sommairement l'Égypte et l'isthme de Suez.

1. On peut lire des notices sur M. Rendel, sur M. Lieussou et sur M. de Négrelli, dans le journal *l'Isthme de Suez*, t. Ier, 1856, p. 182, et t. III, 1858, p. 36 et 500.

En ligne droite du fond du golfe Arabique à la Méditerranée, cette langue de terre qu'on appelle l'isthme de Suez, du nom de la ville qui porte ce nom sur la mer Rouge, a 113 kilomètres de long, c'est-à-dire un peu moins de 29 lieues communes. Suez est par 29° 58′ 37″ de latitude Nord, tandis que Tinch, l'ancienne Péluse, est par 31° 3′ 37″. La différence en latitude n'est donc que de 1 degré 5 minutes.

La carte topographique jointe à ce volume suffit à montrer d'un coup d'œil la configuration de l'isthme. Entre la mer Rouge et le golfe de Péluse, du Sud au Nord, règne une dépression qui est très-accusée, surtout dans la traversée des Lacs-Amers et du lac Timsah. Cette dépression a bien quelques renflements entre les Lacs-Amers et le lac Timsah, et plus loin entre le lac Timsah et le lac Menzaleh. Mais sauf deux seuils élevés de 12 à 15 mètres et très-courts, aux points qui viennent d'être indiqués, il y a dans toute la longueur de l'isthme comme un thalweg presque horizontal.

Vers le milieu de cette dépression longitudinale, c'est-à-dire à la hauteur du lac Timsah, se trouve une autre dépression qui est à peu près perpendiculaire à la première, et qui s'étend du centre de

l'isthme jusqu'aux terres alluviales du Delta de la basse Égypte. Cette seconde dépression, moins marquée que la première, se dirige de l'Ouest à l'Est. C'est ce qu'on appelle l'Ouadée-Toumilat, l'ancienne terre de Gessen, où les Hébreux vinrent s'établir sous la conduite de Jacob, quand Joseph les y appela, et d'où ils sortirent sous la conduite de Moïse, vers le XVII[e] siècle avant notre ère.

Il résulte de cette configuration extérieure de l'isthme, qu'à première vue la direction du canal des deux mers se trouve marquée par la nature elle-même. En second lieu, cette autre dépression qui va de Timsah à Belbeïs, l'ancienne Bubaste, peut relier non moins aisément la navigation intérieure de l'Égypte à la navigation maritime qui passerait sur sa frontière. L'Ouadée-Toumilat, quand la crue du Nil est un peu forte, se trouve rempli par les eaux du fleuve, qui arrivent jusqu'au lac Timsah, et qui arrivaient peut-être jadis jusqu'aux Lacs-Amers eux-mêmes, en contournant le seuil qui les en sépare. Ceux des membres de la Commission qui sont allés en Égypte ont trouvé le limon du Nil dans les fondrières du lac Timsah, pareil à celui qui recouvre les plaines de la basse Égypte et le fond de la vallée du Nil.

La solution du problème ainsi considéré paraît très-simple; et si quelque chose doit étonner, c'est qu'en face d'indications si précises, et si frappantes pour quiconque a visité les localités, on se soit donné la peine de chercher une solution plus compliquée, avant de s'être assuré que celle-là fût impossible.

La Commission examine donc à la lumière de cette observation attentive des localités, les divers projets qui, antérieurement au sien, ont été proposés pour joindre les deux mers. Avec la plus haute impartialité, elle juge ces projets et leur rend justice, depuis celui de M. Lepère, en 1799, jusqu'à celui de MM. Alexis et Émile Barrault, qui ne paraît pas cependant avoir été très-sérieusement étudié par les auteurs qui l'ont produit. Elle discute au long et loue le projet de M. Paulin Talabot, tout en le rejetant. Mais tous ces projets ont le tort très-grave de ne joindre qu'indirectement la mer Rouge à la Méditerranée par l'intermédiaire du Nil, ou tout au moins de la basse Égypte, dont ils bouleversent le système hydraulique. Ce n'est qu'un rajeunissement peu pratique et peu utile des travaux des anciens, qui n'avaient jamais pensé qu'à unir la mer Érythrée au fleuve qui féconde l'Égypte avant de se rendre à la Méditerranée.

La Commission exclut donc ce qu'on appelle le tracé indirect et se prononce pour le tracé direct. En effet, si les tracés indirects qu'on a déjà proposés et tous ceux qu'on pourrait imaginer dans le même genre, présentent des difficultés inabordables en ce qui regarde le système hydraulique et agricole de l'Égypte et la traversée du Nil, le tracé direct présente au contraire, avec l'abréviation du parcours, une facilité tout à fait inespérée d'exécution et la certitude d'une conservation facile. La Commission va même jusqu'à dire que, si le tracé direct n'était pas possible, il faudrait peut-être renoncer à la jonction des deux mers par un canal de grande navigation ; car les autres moyens de réunir ces mers sont bien difficilement praticables.

La description sommaire que nous avons donnée un peu plus haut de la configuration générale de l'isthme, suffit donc pour faire voir quelle doit être, en profitant de toutes les ressources naturelles, la direction du canal maritime.

D'après l'Avant-projet étudié par MM. Linant-Bey et Mougel-Bey, le canal part du golfe de Suez, dans la partie orientale. Il traverse, en se dirigeant presque tout droit au Nord, les 20 kilomètres qui

séparent Suez du bassin des Lacs-Amers. Il traverse aussi ces lacs, remplis des eaux de la mer Rouge, sans y être endigué. Puis, à l'extrémité Nord des Lacs-Amers, il se dirige, en coupant le seuil du Sérapéum, sur le lac Timsah; il traverse également ce lac; et contournant le seuil d'El-Guisr, il va, en côtoyant la rive E. du lac Menzaleh, déboucher dans le fond du golfe de Péluse, entre les ruines de l'ancienne Péluse et le château de Tinch.

Les auteurs de l'Avant-projet, s'en rapportant aux sondages de 1847, avaient porté l'embouchure à l'Est de Tinch, parce que l'on n'avait pas encore reconnu que les profondeurs voulues se trouvaient ailleurs plus près du rivage.

La Commission qui garde d'ailleurs le tracé de l'Avant-projet reporte ce débouché à 28 kilomètres et demi plus à l'Ouest, pour deux motifs. Le premier, c'est qu'à cette partie de la côte, les sondages faits sous la direction de M. Lieussou par M. Larousse, comme on l'a vu, ont donné les profondeurs de 8 et 10 mètres à 2300 et 3000 mètres de la plage. En second lieu, il est certain que, sur cette partie spéciale de la côte, l'appareillage sera beaucoup plus facile par tous les vents du large. Ces deux motifs sont tout-puissants.

Sans entrer dans les détails techniques de la question, nous pouvons cependant indiquer d'une manière générale les avantages que le tracé direct présente, et chacun nous comprendra.

D'abord, le tracé direct est des deux tiers plus court que les autres. Au lieu de 400 kilomètres environ qu'ont les canaux de MM. Lepère, P. Talabot et Barrault, le tracé, direct n'en a guère que le tiers. Le parcours entier du canal maritime de Suez est de 147 kilomètres, sans une seule écluse.

Le canal, dans ce système, offre donc au commerce universel la solution complète du problème. La route est plus prompte, et le service est assuré en tout temps, sans que rien puisse l'entraver ou le suspendre. Les intérêts généraux sont pleinement satisfaits; et comme le travail total dans ces conditions sera beaucoup moins dispendieux, la Compagnie pourra trouver, en l'entreprenant, une rémunération suffisante de ses capitaux. Le tonnage qui passe actuellement par le cap de Bonne-Espérance payera, avec grande économie pour lui-même, un péage qui représentera un bénéfice convenable dès le début; et l'on peut, sans risquer une prophétie douteuse, prédire que l'abréviation et la facilité du chemin pour la grande navigation auront le ré-

sultat infaillible d'augmenter le trafic, comme le prouve de reste l'exemple de toutes les entreprises où la circulation, devenue plus commode et beaucoup plus rapide, s'est accrue dans une énorme proportion.

A un autre point de vue, le canal maritime placé sur la frontière de l'Égypte, et traversant uniquement le désert qui la borne à l'Est, ne peut avoir aucune des conséquences fâcheuses que portaient avec eux tous les tracés indirects, qui traversaient le cœur du pays. Il ne changera rien au système hydraulique sur lequel repose la fertilité nécessaire du sol. Loin de la déranger dans aucune de ses parties, il ne fera que l'accroître et l'étendre, en donnant à l'Égypte un canal d'eau douce de plus, dans l'Ouadée-Toumilat.

Enfin, il servira puissamment les intérêts politiques et religieux de l'Empire ottoman, qui se trouvera en communication directe avec les villes saintes, dont la possession est un des gages de l'autorité souveraine du Sultan; et en même temps qu'il accroîtra l'influence du Grand-Seigneur, il ne donnera au gouvernement égyptien aucun de ces ombrages légitimes que fait naître tout projet qui livre l'intérieur de l'Égypte aux marines étrangères.

On a dit, avec plus d'apparence que de raison, que le tracé direct était moins favorable aux intérêts particuliers de l'Égypte. Pour notre part, nous ne le croyons pas; et s'il en était ainsi, ce ne serait qu'une louange de plus à donner au prince qui fait généreusement ce sacrifice aux intérêts généraux du commerce européen et de la civilisation.

Nous pensons donc que le tracé direct, tel que nous venons de l'exposer sommairement, d'après la Commission internationale, satisfait aussi pleinement que possible à toutes les exigences, de quelque façon qu'on l'envisage.

Nous devons ajouter que le projet du tracé direct avait été conçu dès 1847, par M. de Négrelli, et que dans ses études de cette époque, il trouvait au problème une solution tout à fait analogue à celle que proposent MM. Linant-Bey et Mougel-Bey et la Commission [1].

Mais ici se présente une question fort importante, qui a fait grand bruit depuis soixante ans, et qui est

1. On peut lire, sur les avantages du tracé direct, un article spécial du *Moniteur universel* du 6 juillet 1855. Cet article se trouve reproduit dans les Documents, 1re série, p. 237 et suiv. Toutes les publications faites depuis 1840 par MM. Anderson, Vetch, Urquhart, Clarkson, etc., et même auparavant, par M. Maclaren dès 1825, ne proposaient que le tracé direct. Documents, 1re série, p. 231 et suiv.

enfin aujourd'hui résolue d'une manière définitive. C'est celle du niveau des deux mers. La mer Rouge est-elle plus haute que la Méditerranée, dont l'isthme de Suez la sépare? Toute l'antiquité l'avait cru sur la foi d'Aristote, écho lui-même d'une tradition égyptienne (Voir sa *Météorologie*, livre I, chapitre XIV, § 27). La Commission d'Égypte, sous la direction de M. Lepère, en 1799, l'avait cru aussi, et son nivellement avait établi que la mer Rouge avait 9m,908 ou 30 pieds de surélévation. Les deux grands mathématiciens Laplace et Fourier avaient nié la possibilité d'une telle différence. Mais leur protestation avait passé presque inaperçue, quoique M. Lepère lui-même doutât loyalement de l'exactitude de ses opérations. Voici en quels termes il juge son nivellement : « Pressés par le temps, inquiétés « par les démonstrations hostiles des tribus arabes, « obligés de suspendre à plusieurs reprises l'opéra- « tion, forcés enfin d'exécuter au niveau d'eau une « grande partie des nivellements, mis dans l'impos- « sibilité de faire aucune vérification, il n'y a rien « d'étonnant à ce que les ingénieurs habiles qui fai- « saient ces opérations dans des circonstances si « exceptionnelles, soient arrivés à des résultats in- « certains. »

Pendant quarante ans à peu près, aucun essai de nivellement ne fut repris. Seulement, en 1830, M. le capitaine Chesney, depuis major général, passant dans l'isthme et le parcourant, avait affirmé que les opérateurs français avaient dû se tromper, et que cette grande différence de niveau n'était pas réelle. Des officiers anglais tentèrent, après les événements de 1840, de faire le nivellement de l'isthme, et ils déclarèrent que les deux mers étaient de niveau. Mais leurs observations ne purent être décisives, parce que leurs instruments étaient trop imparfaits.

A partir de 1846, une phase toute nouvelle se présente dans ces questions. Dès 1841, M. Linant-Bey avait tenté de former, avec M. Anderson, directeur de la Compagnie péninsulaire et orientale, une société pour le percement de l'isthme de Suez. En 1846, une nouvelle société se forma pour exécuter, s'il était possible, les plans de M. Linant-Bey, et s'assurer qu'on pouvait ouvrir dans l'isthme un bosphore artificiel, comme il le pensait. Les principaux membres de cette société étaient MM. Stéphensen, P. Talabot et de Négrelli. La société ordonna comme opération préliminaire le nivellement de l'isthme, et elle le confia à M. Bourdaloue, bien connu pour

son expérience consommée dans ces sortes de travaux. Afin que l'exploration fût aussi complète qu'on le désirait, aux ingénieurs européens que dirigeait M. Bourdaloue, on adjoignit une brigade d'ingénieurs égyptiens, deux compagnies du génie, et une compagnie d'artilleurs placés sous la direction de M. Linant-Bey. Les opérations furent faites avec le plus grand soin, de Tineh à Suez, et ensuite de Suez à Tineh. Les instruments étaient excellents; le personnel était nombreux et habile; et comme les divisions d'ingénieurs opérèrent séparément, on put obtenir plusieurs vérifications du travail commun. Ces vérifications furent au nombre de six, comme le déclare M. Bourdaloue.

Le résultat ainsi constaté était, on peut dire, infaillible, et M. P. Talabot se chargea, en 1847, de le faire connaître au monde savant. La mer Rouge et la Méditerranée étaient à très-peu près de niveau, comme Laplace et Fourier l'avaient cru, et le nivellement de 1799 était erroné.

De 1846 à 1856 on peut compter jusqu'à huit nivellements allant en sens divers, d'une mer à l'autre, qui tous ont constaté le même fait : cinq entre le golfe de Péluse et la mer Rouge, par la voie directe; et trois, qui sont indirects et qui pas-

sent par le Caire, pour aboutir à Rosette ou à Damiette d'une part, et de l'autre à Suez.

Les cinq nivellements sont :

1° Celui de MM. Bourdaloue et Linant-Bey, en 1847, allant de Tineh à Suez ;

2° Celui de MM. Gabold et Fromont, en 1848, contrôle du précédent, allant au contraire de Suez à Tineh ;

3° Celui de M. Linant-Bey, en 1853, vérifiant de nouveau toute l'opération, par l'ordre du gouvernement égyptien et sur la demande de M. Sabatier, consul général de France ;

4° Celui de Salam-Effendi, première campagne, en 1855, et sous la direction de M. Linant-Bey, ordonné pour les futurs travaux de la Commission internationale, et allant de Suez à Péluse ;

5° Enfin, celui de la deuxième campagne de Salam-Effendi, dans le courant de 1856.

Les trois nivellements indirects, c'est-à-dire passant par le Caire ou partant du Caire, sont :

1° Celui de Tahil-Effendi, en 1846, allant de Rosette au Caire, par le Béhéré, combiné avec celui de M. Bourdaloue, en 1847, allant de Tineh au Caire, par l'Ouadée-Toumilat ;

2° Celui de Rhamadan-Effendi, en 1849, allant de

Damiette au Caire par le Cherkieh, combiné avec celui de M. Bourdaloue, en 1847, allant de Suez au Caire, par l'Ouadée;

3° Enfin celui de M. Darnaud, en 1847, allant de Suez au Caire par la route de poste, combiné avec celui de M. Bourdaloue, en 1847, allant du Caire à Tineh, par l'Ouadée.

Sans doute, tous ces nivellements n'ont pas la même précision et ne doivent point avoir la même autorité; mais ils s'accordent tous entre eux, puisque la plus grande différence est de 0m,94, et le résultat commun n'est plus désormais contestable. Les nivellements auxquels s'attache le plus d'intérêt, après celui de M. Bourdaloue, sont celui de M. Linant-Bey, qui n'a été entrepris en quelque sorte que pour départager les opérateurs de 1847 et ceux de 1799, et celui de Salam-Effendi, entrepris spécialement pour le canal de Suez. Le monde savant s'était ému, pour l'honneur de la Commission d'Égypte, d'une erreur aussi forte que celle qu'on lui imputait, et c'était pour répondre à d'honorables scrupules, que M. Sabatier, consul général de France en Égypte, avait provoqué, en 1853, la vérification officielle confiée à M. Linant-Bey. La Commission internationale a eu sous les yeux les

carnets d'observation de M. Linant-Bey, et il en ressort qu'il n'y a entre ses opérations spéciales et celles de 1847, que des différences insignifiantes, dans les divers points de repère, sur une longueur de plus de trente lieues.

C'est de l'ensemble de toutes ces opérations que la Commission internationale a tiré sa conviction, que le niveau moyen habituel de la Méditerranée à Tineh est à 2m,32 au-dessous du point de repère pris à Suez à l'angle de droite de l'escalier du quai, devant l'Hôtel. Nous renvoyons d'ailleurs, pour de plus amples détails, aux calculs spéciaux du savant M. Lieussou, sur le régime des eaux dans le canal de Suez[1].

A cette erreur sur le niveau des deux mers que le canal de Suez doit unir, venaient se joindre d'autres préjugés que la Commission a eu le soin de combattre, et qu'elle a détruits victorieusement.

On avait dit que le sol de l'isthme était composé en partie de roches, et que c'est dans la pierre vive que le canal devrait être creusé. Il n'en est absolument rien. La Commission a constaté par

1. Documents, 3e série, p. 233 et suiv. Le Mémoire de M. Lieussou a été soumis en 1857 à l'Académie des sciences de l'Institut impérial de France.

ses forages, poussés partout aux profondeurs nécessaires, que le canal maritime de Suez, sur tout son parcours de 147,956 mètres, n'aura à traverser que deux espèces principales de terrains : d'abord des argiles, de Suez aux Lacs-Amers ; puis des sables fixes, des Lacs-Amers à son embouchure dans la baie de Péluse.

Quant aux sables mobiles qui, dans l'opinion commune, doivent menacer la conservation et la durée du canal, c'est une chimère qui n'a pas le moindre fondement. Les observations directes faites sur les lieux démontrent que le sol entier de l'isthme est parfaitement fixé, soit par le gravier qui le couvre, soit par la végétation. Ce qui le démontre plus péremptoirement encore, c'est la persistance, après tant de siècles, des vestiges considérables qu'y ont laissés les anciens travaux de canalisation. Si les mouvements des sables avaient sur le sol de l'isthme l'action qu'on a prétendu leur attribuer, il y a longtemps que tous ces vestiges auraient disparu, au lieu d'avoir, comme ils ont encore, 5 ou 6 mètres de haut ; ils seraient ensevelis et invisibles, comme le sont tant de monuments dans bien d'autres parties de l'Égypte. L'existence seule de la vaste dépression des Lacs-Amers prouve que ces déplacements de

sable transporté par le vent sont d'assez peu d'importance ; car il y a longtemps que cette dépression même en serait comblée, tout immense qu'elle est, s'ils étaient ce qu'on suppose.

Ainsi, ni la surface du sol, ni la nature du sous-sol ne présentent le moindre obstacle à l'établissement ou à la conservation du canal.

En présence de ces facilités naturelles, l'art n'a donc, en quelque sorte, qu'à suivre les indications mêmes que lui donnent les lieux et à rétablir entre les deux mers, par un bosphore artificiel, la communication qui existait entre elles dans des temps anté-historiques. Aussi la Commission internationale a-t-elle repoussé le projet d'un canal à point de partage, qui serait alimenté par les eaux du Nil prises au-dessus du Caire, et qui devrait être maintenu dans tout le parcours à une hauteur de 8 mètres au-dessus du sol [1]. Ce canal, bien qu'il offrît quelques facilités de construction dans le sol ferme de l'isthme, présenterait d'insurmontables difficultés de conservation, avec l'eau limoneuse du Nil, avec des digues de sable pur, avec la traversée dans le lac Menzaleh, où l'endiguement serait à peu près impossible ;

1. Nous reviendrons plus loin sur cet étrange système d'un canal suspendu, en traitant de l'opposition anglaise.

enfin, avec des écluses qui le fermeraient nécessairement aux deux extrémités, et causeraient à la navigation des retards aussi funestes qu'inévitables, même dans les temps où elles fonctionneraient le mieux, sans compter les chômages.

La Commission s'est donc prononcée hautement contre le système des écluses, qui ôterait au canal maritime sa principale utilité.

En effet, la question des écluses revient à savoir si le canal, sans être fermé, peut avoir toutes les garanties indispensables de conservation, et si le courant qui s'établira d'une mer à l'autre n'aura rien dans l'état ordinaire des choses, ni même dans les cas exceptionnels, qui puisse être destructeur pour les berges. Si quelque moyen simple et parfaitement efficace pouvait être trouvé, dans la configuration même du sol, pour amortir et annuler tout effet fâcheux des eaux, ce serait un immense avantage qui, en permettant de supprimer les écluses, en conserverait en quelque sorte toute l'utilité. C'est là précisément la ressource que l'on peut trouver dans les Lacs-Amers, qui, placés à cinq lieues de Suez, tout au plus, semblent pouvoir produire complétement l'effet que l'on désire. Les eaux de la mer Rouge pourraient y être amenées, avec toutes

les précautions convenables; et les Lacs, une fois remplis sur une surface de 330,000,000 de mètres carrés, conserveraient un niveau constant, et formeraient un modérateur suffisant des eaux. Par suite, la vitesse du courant serait augmentée, au Sud des Lacs, pour la partie du canal creusée dans l'argile ; et elle diminuerait au Nord pour la partie creusée dans les sables.

La Commission s'est donc arrêtée à la pensée d'un canal sans écluses, interrompu par la vaste nappe d'eau des Lacs-Amers, et elle a pris soin de discuter et de réfuter toutes les objections d'ailleurs peu graves que ce système peut soulever.

Ainsi, l'entrée du canal serait absolument libre à Suez, comme elle le serait à l'autre extrémité *dans la baie de Péluse*. La largeur de cette portion du canal entre le golfe Arabique et les Lacs-Amers serait de 100 mètres à la ligne d'eau; et l'on ferait un revêtement en pierre là où les sables et les argiles ne paraîtraient point assez compactes pour résister seuls au courant du flot, dans les cas où ce courant serait le plus rapide, c'est-à-dire par une haute mer d'équinoxe et avec un coup de vent du Sud. L'eau de la mer Rouge, amenée dans les Lacs-Amers par de successifs emmagasinements, rem-

plirait ces Lacs et en formerait une mer intérieure, où le lit du canal, creusé aux profondeurs convenables à l'entrée et à la sortie, ne serait marqué que par des bouées. On traverserait ainsi la vaste étendue des Lacs-Amers, qui n'auront pas moins de 23 kilomètres de long, déduction faite des travaux du canal aux approches.

Ce système, qui est le plus simple, est aussi le meilleur; et la Commission a supprimé tout endiguement. Mais cependant, quelque arrêtée que soit sa conviction, elle croit prudent de prévoir le cas, d'ailleurs très-peu probable, où l'endiguement serait plus tard reconnu indispensable. Aussi veut-elle que le canal, laissé libre de levées de chaque côté, soit dirigé de telle sorte dans les Lacs-Amers qu'il fût facile, si l'avenir l'exigeait, de faire non pas deux digues, mais une seule, qui naturellement serait au vent, pour protéger le canal contre les tempêtes d'Ouest et de Nord-Ouest. Le chenal se trouvera donc un peu reporté sur la partie orientale des Lacs; et ce sera aux ingénieurs chargés de l'exécution de choisir les pentes qui leur sembleront les plus propres à se prêter à cette transformation, si l'on avait jamais à la faire.

Dans ce système, qui semble satisfaire à la fois

aux exigences présentes sans compromettre l'avenir, tout dépend de ce que sera le courant dans le parcours entier du canal. Si le courant qui doit entrer par la mer Rouge et se continuer jusqu'à Péluse devait être assez fort pour compromettre la conservation des berges, s'il fallait que le canal fût empierré dans tout son développement, on n'aurait pas hésité à reconnaître la nécessité des écluses, seules capables de conjurer ce danger. Mais il n'en sera point ainsi.

La connaissance des niveaux relatifs des deux mers, et des fluctuations de ces niveaux sous l'influence des marées et des vents, a permis à M. Lieussou de déterminer le régime que prendraient les eaux dans le canal ; et les résultats de ses calculs annexés au Rapport de la Commission l'ont complétement rassurée. Les plus grandes vitesses que les eaux puissent prendre sur le fond, et qu'elles n'atteindront qu'un instant, dans la circonstance infiniment rare où une tempête du Sud coïnciderait avec la plus grande marée d'équinoxe, sont :

1° Si le canal est continu d'une mer à l'autre, $1^m,01$ par seconde ;

2° Si le canal est interrompu dans la traversée

des Lacs-Amers, $1^{m},16$ dans la section au Sud des Lacs, où le sol est d'argile; et $0^{m},35$ seulement dans la section au Nord des Lacs, où le sol est de sable.

Dans le premier système, c'est-à-dire avec un canal continu et endigué, les berges seraient attaquées, du seuil de Suez à la Méditerranée, sur un parcours de 147 kilomètres à travers les sables; et des écluses en tête du canal deviendraient indispensables. Dans le second système, c'est-à-dire avec un canal non-continu dans les Lacs-Amers, les berges ne pourraient être menacées qu'entre la mer Rouge et le seuil de Suez, dans les parties où l'argile ne serait pas compacte. Il suffirait donc, pour rendre les écluses inutiles, de protéger par des enrochements les quelques points faibles qui se rencontreront dans les vingt premiers kilomètres du canal.

Les ingénieurs de S. A. le vice-roi proposaient aussi, dans leur Avant-projet, de laisser le canal sans endiguement dans la traversée des Lacs-Amers; ils trouvaient même des avantages de plus d'un genre à cette mer intérieure, qui dépassera de beaucoup en étendue l'étang de Berre ou l'étang de Thau en France.

Nous ajoutons avec eux que cette mer intérieure, loin d'être redoutable, pourra rendre de très-grands services; et que la Compagnie pourra y affermer plus tard des pêches abondantes. Le canal d'eau douce qui passera non loin des Lacs à l'Ouest, pour se diriger sur Suez, permettra dans ces lieux, aujourd'hui déserts, bien des établissements; et sans donner à l'imagination plus qu'il ne convient dans les choses de ce genre, on peut espérer là, non-seulement des revenus assez beaux, mais encore des progrès d'industrie, d'agriculture et de commerce dignes du plus grand intérêt.

Le canal maritime de Suez aura 8 mètres de profondeur sur tout son développement.

Cette profondeur est suffisante pour les plus grands navires de commerce qui vont actuellement de l'Europe dans les mers de l'Inde, et par exemple pour les clippers de 3000 tonneaux. Il était inutile de songer à l'augmenter, puisqu'il en sera toujours temps, lorsque le besoin s'en fera sentir. Par cette double considération, on a adopté sans hésiter la profondeur minima de 8 mètres.

Le plafond du canal pourra d'ailleurs avoir une légère pente du Sud au Nord, puisque les Lacs-Amers conserveront leur niveau à $0^{m},28$ au-dessous

du niveau moyen de la mer Rouge, et à 0m,40 au-dessus du niveau moyen de la Méditerranée.

Quant à la largeur du canal, le principe général sur lequel s'est fondée la Commission est celui-ci : Le canal doit être assez large, non-seulement pour laisser passer deux lignes de navires, mais encore pour laisser la place à une autre ligne de navires qui, pour un motif quelconque, viendraient à s'arrêter en chemin. Deux navires de 1000 tonneaux, par exemple, pour prendre une moyenne, n'exigent bord à bord que 40 mètres, tambours compris; et quand il n'y aura que des hélices, la largeur du navire se trouvera encore réduite. Un troisième bâtiment demanderait 20 mètres. En totalité, 60 mètres. On a ajouté 20 mètres pour la facilité des mouvements. On a donc pensé que 80 mètres à la ligne d'eau, correspondant à 44 au plafond, sont une largeur bien suffisante. Le canal Calédonien n'a que 17 mètres de large; celui de la Nord-Hollande en a 38. La différence en faveur du canal projeté est, comme on le voit, considérable. Mais d'abord il y a des écluses dans ces deux canaux; et dans le canal de Suez, il n'y en a pas. De plus, la destination du canal de Suez est toute spéciale. Les deux canaux que nous venons de citer sont en quelque sorte pu-

rement intérieurs et locaux. Le canal de Suez doit au contraire donner passage à un mouvement de navigation où les bâtiments se comptent aujourd'hui par milliers, et qui s'accroîtra beaucoup encore. Il exige donc des facilités et des dimensions exceptionnelles.

Quant à la largeur du canal, elle sera, de la mer Rouge aux Lacs-Amers, sur 20 kilomètres, où les érosions sont à craindre, de 100 mètres à la ligne d'eau, correspondant à 64 mètres au plafond, tandis que sur le reste de son parcours, des Lacs-Amers au port Saïd sur la Méditerranée, il offrira une largeur uniforme de 80 mètres, comme on vient de le dire.

Les dimensions générales du futur canal étant ainsi déterminées d'une manière précise, la Commission passe aux travaux d'art qui seront indispensables. Les deux principaux sont :

1° Le port de Suez, sur la mer Rouge;

2° Le port Saïd, sur la Méditerranée, pour l'embouchure du canal.

Quant au port de Suez, les travaux seront peu considérables, parce que la rade y a naturellement toutes les qualités désirables pour qu'on puisse établir facilement deux jetées assez peu longues et un arrière-bassin.

La jetée de l'Ouest aura 1800 mètres de longueur ; celle de l'Est, 2000. Elles seront parallèles et dirigées N. 30° E. et S. 30° O., de manière à permettre l'entrée et la sortie à la voile par les vents de S. E. et de N. E., qui règnent presque exclusivement sur rade. Le chenal endigué aura 300 mètres de largeur, tandis que son prolongement, de la tête des jetées aux profondeurs de 9 mètres, en aura 500. Ce chenal s'ouvrant sur une rade où la mer n'est jamais grosse, et où le vent est presque toujours maniable, ces dimensions sont parfaitement suffisantes pour la facilité des mouvements d'entrée et de sortie.

A Suez, les matériaux de toute sorte dont on peut avoir besoin, sont à portée ; et la construction n'exigera que les transports les plus courts.

Les matériaux seront empruntés aux carrières de l'Attaka, montagne voisine de Suez ; et pour certaines parties du travail, à celles de M'Salem, de l'autre côté de la rade, en Asie, et à peu de distance à l'Est. L'enrochement serait fait avec les blocs calcaires de l'Attaka. La maçonnerie, pour le couronnement et le parapet, serait faite avec les pierres de taille extraites des carrières de grès de M'Salem. Les matériaux fournis par l'Attaka seront d'un très-bon

usage. La montagne, qui est très-abrupte du côté de Suez, est formée d'un calcaire compacte qui présente des traces fort singulières de décomposition. La surface elle-même ne se décompose pas; elle paraît seulement avoir éprouvé une espèce de torréfaction, qui en a changé l'aspect plutôt que la nature; et c'est sous cette croûte que la décomposition s'opère. Mais ce phénomène n'est pas général. Dans les gorges étroites, d'où s'échappent dans les temps d'orage des torrents qui entraînent des masses de pierres, la roche, entretenue vive par ce frottement, a conservé une autre apparence. Elle est très-dure, et elle semble appartenir à la formation d'où sont sorties les calcaires qui ont servi à la construction des Pyramides, et qui ont été extraits, près du Caire, sur la rive droite du Nil. Elles présentent à la surface de nombreuses fissures; mais ces fissures ne sont qu'apparentes; elles disparaîssent entièrement dans l'intérieur de la masse. Ces calcaires pourront donc être très-utilement employés.

A Péluse, les choses ne seront pas tout à fait aussi simples. Le golfe de Péluse, de la pointe de Damiette à l'Ouest, au cap Casius à l'Est, fait face au N. N. E. Il peut être divisé en deux baies secondaires, séparées par une partie un peu convexe qui avance dans

la mer. La baie de l'Est est celle de Péluse proprement dite; la baie de l'Ouest est celle de Dibeh.

C'est ce qu'on peut voir aisément sur la carte que nous joignons à ce volume.

La plage est formée partout de sable fin, gris, et sans aucune partie limoneuse. Elle se compose d'un étroit cordon littoral ou *lido*, qui a 100 à 150 mètres de large environ. Ce lido n'a pas généralement plus d'un mètre et demi au-dessus de la basse mer. Il n'est pas cependant franchi par les vagues dans les temps ordinaires; car sur ce point les vagues n'ont jamais une grande élévation, à cause de la faible déclivité de la partie sous-marine. Derrière ce cordon, que la mer déborde sur quelques points dans les gros temps, s'étend à l'Est, vers le cap Casius, une chaîne de dunes, sur lesquelles croissent quelques végétaux, et qui dès lors peuvent être considérées comme fixes; au centre, autour de Péluse, le fond limoneux du lac Menzaleh desséché; et à l'Ouest, le lac Menzaleh, qui s'étend sur dix à douze lieues jusqu'à Damiette. Ce lac est rempli en partie par les eaux de la mer, qui y pénètrent par les boghaz, et quelquefois par-dessus le lido.

Les boghaz sont des coupures naturelles de la plage qu'ont formées d'anciennes bouches du Nil

par lesquelles, à l'époque des crues du fleuve, le trop-plein du lac Menzaleh se déverse à la mer. Le balancement des eaux de la mer et du lac Menzaleh, dont les niveaux sont essentiellement variables, produit dans ces bouches des courants alternatifs, assez vifs, qui en perpétuent l'existence. Ces coupures naturelles de la plage en allant de l'Est à l'Ouest sont :

1° L'embouchure de l'ancienne branche Pélusiaque, qui s'appelle aussi bouche de Tineh, à cause du vieux fort ruiné qui se trouve sur cette branche;

2° L'embouchure de l'ancienne branche Tanitique ou Saïdienne, qui se nomme aujourd'hui bouche d'Oum-Fareg, près de la tour de ce nom, bâtie par les Français pendant l'expédition d'Égypte;

3° Enfin la bouche de Ghémiléh, qui fait communiquer la mer avec le lac Menzaleh. La bouche de Ghémiléh ou Ghémil a 385 mètres de large sur une profondeur variable, qui est de 1 mètre environ dans les basses eaux. Cette bouche ou boghaz tend à s'accroître, depuis que la bouche de Dibeh, plus à l'O., a été obstruée. La bouche de Dibeh est l'ancienne branche Mendésienne.

La pointe de Damiette s'atterrit, tandis que le cap Casius présente des traces évidentes d'érosions. La partie saillante du rivage entre les baies de Dibeh et de Péluse éprouve des érosions analogues. Le cordon littoral est sur ce point très-étroit, et il repose sur un dépôt de limon du Nil formé jadis dans le lac Menzaleh; le cordon littoral a donc reculé.

Quant au rivage de Péluse, il n'a certainement pas varié sensiblement depuis vingt siècles, ainsi que nous l'avons dit. Les ruines de cette ville sont aujourd'hui à la même distance de la mer que du temps de Strabon; et les dépôts limoneux du lac Menzaleh desséchés n'en sont séparés que par un mince cordon de sable, dont la largeur n'a pu s'accroître beaucoup. Les atterrissements et les érosions qu'il éprouve sur quelques points sont dus à des causes locales dont l'effet séculaire est à peu près nul. Le cordon littoral qui le borde de Damiette au cap Casius peut être considéré dans son ensemble comme immuable.

Les vents d'O. N. O. soufflent les deux tiers de l'année; mais ils n'amènent que fort rarement des tempêtes sur la côte d'Égypte. Les courants n'ont qu'une très-faible intensité, et ils varient avec le vent

et la houle. Le niveau moyen des eaux est à 0m,68 au-dessous du niveau moyen habituel de la mer Rouge. La marée monte et descend au maximum de 0m,22.

Telle est donc la configuration générale du golfe de Péluse.

Quant au fond de la mer, voici comment il se présente, d'après les nombreux et exacts sondages qui ont été exécutés par M. Larousse, ingénieur hydrographe de la marine, sous la direction de M. Lieussou, et dont le plan est annexé au Rapport de la Commission. Il est bien vrai qu'à Péluse, ou plutôt en face de ses ruines, à l'endroit où les auteurs de l'Avant-projet avaient porté l'embouchure du canal, on ne trouve les profondeurs d'eau de 8 mètres qu'à 7500 mètres de la plage; et cela se conçoit, puisque c'est là que la plage est la plus concave. Mais à mesure qu'on s'avance à l'Ouest, ces profondeurs se rapprochent successivement du lido. La déclivité du fond est partout très-faible et assez régulière. Mais la ligne de plus grande pente se rencontre à 18 kilomètres environ au Nord-Ouest d'Oum-Fareg. En cet endroit, la ligne de niveau de 8 mètres de profondeur n'est plus qu'à 2300 mètres de la plage. Plus à l'Ouest, vers

Ghémil, les lignes de niveau restent à peu près à la même distance de terre, dans une étendue de 20 kilomètres de long.

Ces diverses indications ont paru décisives à la Commission internationale, et en les appréciant, elle n'a pas dû hésiter à placer l'embouchure du canal à cette saillie que fait la côte à la hauteur de l'ancienne Saïs, et qui est la limite de la baie de Péluse proprement dite, à l'Est, et de la baie de Dibeh, à l'Ouest. C'est là qu'est la plus grande déclivité; et c'est là que les atterrissements sont le moins à craindre, comme le prouvent des traces évidentes d'érosions sur la saillie de la plage.

C'est en souvenir à la fois de l'antique Saïs, et en l'honneur du prince qui règne actuellement sur l'Égypte, que la Commission a nommé Saïd le port qu'elle propose d'établir en ces lieux, et qui ne sera que l'embouchure agrandie du canal.

Sur ce point, c'est à 3000 mètres du rivage à peu près qu'on trouve les profondeurs de 10 mètres.

Reste, en ce qui concerne le golfe de Péluse et la conservation de l'embouchure du canal qu'on y créera, une dernière question, qui est la plus grave de toutes; c'est celle des atterrissements. Ils menacent, à ce qu'on s'imagine, la durée de tous les

travaux qu'on pourrait faire à la mer dans ces parages. Naturellement, cette question a dû fixer l'attention de la Commission d'une manière toute spéciale. Ceux de ses membres qui se sont rendus en Égypte y ont donné aussi un soin tout particulier sur les lieux mêmes.

La Commission constate ici deux faits de la plus haute importance : l'un, c'est qu'il n'y a pas trace de vase sur le rivage ; l'autre, c'est que le Nil, comme tous les grands fleuves qui n'ont presque pas de pente à leur embouchure, charrie à la mer beaucoup de vase et très-peu de sable. La vase, délayée par la houle, se dissout dans la masse des eaux et elle est portée au loin dans les grands fonds du large. Le sable, soulevé un instant par la houle, retombe dès qu'elle cesse de le remuer, et il est maintenu au rivage. Ainsi, une zone de 2 à 3 kilomètres de largeur, sur 4 à 5 mètres d'épaisseur moyenne, une plage exiguë et quelques dunes, éparses en arrière, représentent la masse totale de sable que le Nil a jetée à la mer, depuis les temps reculés où il a franchi le cordon littoral.

Les dépôts de sable dans le golfe de Péluse sont donc, à vrai dire, aussi vieux que le Nil. L'accroissement séculaire en est absolument nul. Les nou-

veaux apports du Nil n'encombrent guère que son embouchure, dont ils prolongent la saillie en mer de 3 à 4 mètres par année. Sur les autres points, ils entretiennent la plage et ne l'accroissent pas.

Ainsi tombe la seule objection élevée contre le tracé direct. Faire déboucher le canal à travers la plage immuable du golfe de Péluse n'est pas du tout une impossibilité. C'est une œuvre plus facile que celle du port de Malamocco, créé dans des conditions plus défavorables et pour un objet moins important[1].

Le débouché du canal placé à 28 kilomètres 1/2 Ouest du point adopté dans l'Avant-projet, est donc bien choisi, parce que la côte y est moins exposée aux vents dominants, plus accore et plus avancée au large. En allant plus au Nord-Ouest, dans la baie de Dibeh et sous la pointe de Damiette, on ne pourrait se relever par un vent du N. E. La saillie que forme la côte en face de Saïd, entre les baies de Péluse et de Dibeh, est évidemment l'emplacement le plus favorable; l'appareillage y sera facile par tous les vents, et un bâtiment, surpris à cette hauteur

1. Il faut lire sur cette question spéciale de l'ensablement du port Saïd les admirables travaux de M. Paléocapa (Documents, 2e série, p. 167 et suiv.), et ses réponses à M. Stéphenson.

par un vent violent du large, pourra toujours se relever et regagner la haute mer.

Il est vrai qu'en reportant jusqu'à Saïd l'embouchure du canal, d'abord projetée à Péluse, on allonge le parcours de 7 kilomètres à peu près. Mais cette considération n'a pas dû toucher la Commission, parce que, malgré l'allongement, on pourra, grâce aux avantages du nouvel emplacement, diminuer de moitié environ les dépenses de cette portion spéciale des travaux.

Les vents sont très-réguliers sur la côte d'Égypte. Le mouillage y est meilleur que sur toute la côte de Syrie, qui est exposée en plein aux vents dominants du N. O., tandis que celle d'Égypte en est partiellement abritée. La tenue du fond est partout excellente. M. Larousse, pendant qu'il a séjourné sur cette rade, a pris plusieurs fois les positions du bâtiment à un jour d'intervalle; et il n'a jamais trouvé aucune différence, quoique le vent eût soufflé toute la nuit. Les bâtiments qui voudraient mouiller avant de donner dans le canal ne doivent donc pas craindre de chasser; ils ne courront aucun risque. Les caboteurs du pays attestent que, dans les gros temps, ils trouvent facilement un abri à l'E. de Damiette, c'est-à-dire vers les lieux mêmes

où le canal débouchera. Il faut dire de plus qu'avant l'établissement des compagnies Autrichienne et Française pour le service de la navigation à vapeur, les bâtiments caboteurs à voile, faisant ce qu'on appelait la navigation de caravane sur les côtes d'Égypte et de Syrie, cherchaient souvent un abri dans la partie O. du golfe de Péluse, ainsi que la déclaration en a été faite par d'anciens capitaines du port de Marseille. Ceci prouve bien que ces côtes sont très-loin d'être redoutables, ainsi qu'on se le figurait sans les connaître ; et l'on peut être assuré qu'un bâtiment abrité des vents d'O. N. O. pourrait y tenir en tout temps avec de longues touées par 12 mètres de fond.

On laissera donc le port Saïd complétement libre, comme celui de Suez ; ou plutôt on fera déboucher le canal à Saïd avec ses deux jetées parallèles, sans aucun autre ouvrage. Mais on portera sa largeur à 400 mètres, au lieu de 100 que proposait l'Avant-projet, dimension évidemment insuffisante pour un chenal qui doit être en même temps un port, et où les navires doivent pouvoir se mettre en travers, manœuvre quelquefois inévitable pour le mouillage. Les 400 mètres, qui ne font que deux encâblures, sont indispensables pour que les navires

puissent mouiller sans toucher les jetées; car on est encore en mer en quelque façon. Il ne faut pas oublier non plus qu'il y aura des bâtiments de 120 mètres de long. Les navires marchands n'ont plus, de nos jours, comme autrefois, 40 mètres de longueur; et les clippers aujourd'hui ont trois fois cette dimension.

La jetée de l'Ouest ou du Nord aurait 3500 mètres de long, pour atteindre les profondeurs de 10 mètres. Celle de l'Est ou du Sud ne serait poussée qu'aux profondeurs de 8^{m},50. Elle aurait 2500 mètres de long. Leur direction sera du S. O. 1/4 S. au N. E. 1/4 N.; et l'extrémité de l'une sera légèrement infléchie, de manière que la tangente aux deux musoirs soit juste S. S. O. et N. N. E., et de 1000 mètres de longueur de l'un à l'autre.

De cette manière, on forme une rade couverte ou avant-port de 40 hectares de superficie, parfaitement abrité des vents de N. O., qui dominent sur cette côte et y amènent la plupart des tempêtes. Les navires pourront entrer en tout temps, ce qui est le point essentiel.

En totalité, le port Saïd aura au moins une surface de 176 hectares, en y comprenant l'avant-port, le chenal, l'arrière-rade et l'arrière-bassin.

Le canal viendra déboucher dans le milieu de l'arrière-bassin avec une largeur de 100 mètres, qui se réduira plus loin à 80; et il se raccordera au moyen de courbes à grand rayon.

Nous sommes persuadés que le port établi à Saïd dans les conditions que nous venons d'indiquer, satisfera largement à tous les besoins de la grande navigation. Ce port sera très-heureusement complété par un mouillage naturel d'une étendue indéfinie, abrité des vents dominants d'O. N. O., où la mer n'est jamais grosse et où la tenue est excellente. La Commission internationale ajoutait que dans son opinion un navire pourrait sans danger passer l'hiver sur cette rade foraine; et elle désirait que ce fait pût être mis hors de doute par une expérience directe, comme il l'a été pour Suez par l'hivernage sur rade de la corvette *la Zénobia*. Pour satisfaire à ce désir de la Commission, M. Ferd. de Lesseps a demandé à S. A. le vice-roi d'envoyer une corvette égyptienne dans le golfe de Péluse pour y séjourner durant tout l'hiver de 1857.

En effet, cette expérience décisive a été accomplie avec le plus entier succès, et c'est au capitaine Philigret qu'elle a été confiée. A bord d'une forte corvette, il est resté sur la rade de Péluse, à

deux encâblures de l'extrémité de la jetée projetée du port Saïd, du 7 janvier 1857 au 6 mai suivant. Pendant ces cinq mois, les plus mauvais de l'année dans ces parages, la corvette a essuyé deux ou trois coups de vents terribles, un entre autres dans la nuit du 3 au 4 février, et elle n'a éprouvé ni la moindre avarie, ni le moindre dérangement sur ses ancres. « Cette épreuve, dit le capitaine Philigret, peut être regardée comme décisive; car je suis persuadé qu'on ne peut avoir à supporter un ouragan plus affreux. Je n'hésite pas à déclarer que la rade de Péluse est un très-bon mouillage avec les vents depuis l'E., en passant par le S. jusqu'au N. O., et que la tenue des ancres y est excellente et offre les plus sûres garanties. »

Les quatorze rapports du capitaine Philigret avec les deux journaux tenus très-exactement à bord, et indiquant les changements de vents heure par heure, ont été soumis à l'Académie des sciences de l'Institut impérial de France[1].

Grâce à cette dernière exploration, on connaît aujourd'hui la rade de Péluse aussi complétement

1. Tous les rapports de M. le capitaine Philigret ont successivement paru dans le journal *l'Isthme de Suez*, t. II, p. 95, 98, 121, 153, 167, 193. On les a réunis plus tard en brochure.

qu'on peut le désirer, et il n'y a pas de marin qui puisse sérieusement redouter les périls imaginaires dont on se plaisait à y menacer la navigation.

Mais revenons au canal de Suez.

Outre les deux ports aux extrémités, il y aura dans le lac Timsah un port intérieur dont la Commission a fixé aussi les dimensions, et qui pourra sans peine avoir 2000 hectares, surface du lac, tel qu'il est actuellement. Il est clair que le port intérieur de Timsah, quand le commerce du monde passera par le canal de Suez, prendra un immense développement. En arrivant de ces longs voyages de la Chine ou de l'Australie, de Calcutta ou de Java, les bâtiments, quelque solides qu'ils soient, quelque heureuse qu'ait été la traversée, auront des besoins de tout genre. Même en ne venant que de la Méditerranée, où ils ont dû trouver toutes les ressources nécessaires, il peut leur être commode de compléter leurs approvisionnements ou de les renouveler. Ne serait-ce que la facilité de faire de l'eau dans le port de Timsah, ce serait déjà un avantage considérable, puisqu'on s'éviterait au départ d'en prendre une trop forte quantité. Pour l'approvisionnement en charbon de terre, l'avantage serait encore plus précieux; car il y a lieu de penser qu'un

grand nombre des bâtiments qui emprunteront le canal seront à hélice auxiliaire, surtout si l'on songe que plusieurs années nous séparent encore du moment où le canal sera terminé.

Les côtes de la mer Rouge et de l'Égypte sur la Méditerranée seront éclairées de façon que la navigation n'ait aucun danger à y courir. Quatre bacs, dont deux au lac Menzaleh, un au Nord de Suez et le dernier à Suez même, seront établis sur le canal, pour que les communications restent toujours ouvertes aux voyageurs et aux caravanes. Enfin, un télégraphe électrique longera le canal maritime dans tout son parcours.

On doit voir assez nettement, après tout ce qui précède, quel est l'ensemble des travaux du canal maritime de Suez.

Que coûteront-ils?

La dépense prévue au devis, y compris 15,850,000 fr. pour des travaux accessoires de nature à augmenter les bénéfices de l'entreprise, s'élève à la somme de.............................. 143,851,595 fr.

A ce chiffre, il faut ajouter, pour avoir la dépense réelle :

A reporter... 143,851,595 fr.

Report...	143,851,595 fr.
1° Les frais d'administration, évalués à 2 1/2 p. 100 du capital.....	3,578,164
2° Une somme à valoir pour omissions et accidents, estimée à environ 10 p. 100 de la dépense prévue....	14,570,241
Total général de la dépense des travaux..........................	162;000,000 fr.

C'est le chiffre donné par la Commission internationale, qui a fait toutes les études nécessaires pour que ce chiffre fût aussi exact que possible.

Cette évaluation générale des dépenses du projet ne sera vraisemblablement pas dépassée; elle est justifiée dans le devis détaillé des dépenses, dressé par M. Mougel-Bey, et approuvé par la Commission.

Ce devis, annexé à son Rapport, se partage en neuf chapitres, sous les titres suivants : 1° Les terrassements; 2° les enrochements à la mer; 3° la maçonnerie de béton; 4° la maçonnerie des jetées; 5° les parapets; 6° les murs de quais; 7° le canal auxiliaire de jonction et d'irrigation; 8° la mise en culture des terres concédées; enfin 9° un chapitre pour dépenses diverses, et l'on comprend sous ce titre collectif : un phare de premier ordre; deux

feux de port et deux fanaux ; un bassin de radoub à Timsah ; un atelier de construction ; des magasins, bâtiments, hôpitaux, écuries, etc. ; un embarcadère et un port provisoires à Saïd ; le télégraphe électrique à double fil, tout le long du canal maritime ; le matériel des carrières et l'achat des outils pour les ouvriers ; le matériel du touage à vapeur, avec deux chaînes, l'une pour la remonte, et l'autre pour la descente, etc.

La dépense des terrassements est de 91,372,926 fr. Elle forme à elle seule près des deux tiers de la dépense totale.

Des hommes expérimentés et prudents, comme ceux dont la Commission internationale est composée, devaient porter leur attention sur les moyens d'exécution, et c'est ce qu'ils n'ont pas manqué de faire.

Nulle difficulté pour les jetées et le port de Suez, grâce à la proximité de l'Attaka. Mais pour les travaux du port Timsah, et surtout ceux du port Saïd, il est impossible, du moins dans les premiers temps, de songer à mettre à contribution les carrières de l'Attaka et celles de M'Salem. Les communications ne seraient pas ouvertes ; et l'on ne peut attendre qu'elles le soient pour commencer les tra-

vaux du port Saïd. On se servira d'ailleurs, autant qu'on le pourra, pour les travaux du port de Timsah, du canal de jonction, qui, dès la seconde année, atteindra Suez.

Il faudra pour le port Saïd user de moyens différents. Il n'y en a pas d'autres que de demander les matériaux aux îles les plus voisines, qui en renferment de très-beaux, à portée de la mer, et dont l'exploitation serait facile. Nous voulons parler des îles de Chypre, de Rhodes, de Scarpanto, etc. Le littoral de l'Asie pourrait offrir aussi des ressources analogues. Les îles sont un peu éloignées. Mais une opération de ce genre, quand la nécessité l'impose, n'a rien d'extraordinaire, ni qui surpasse la pratique habituelle. La jetée de Malamocco a été construite tout entière avec des blocs naturels venus des carrières de l'Istrie, à 30 lieues de là, de l'autre côté de l'Adriatique. En Hollande, on est forcé d'aller chercher toutes les pierres, dont on a besoin pour le Helder et pour d'autres travaux maritimes, jusqu'en Norwége. Pour le cas particulier qui nous occupe ici, la difficulté serait moins grande qu'on ne se l'imagine. Les petits blocs pourraient être transportés par les navires marchands ordinaires. Les gros blocs seraient transportés par des navires spé-

ciaux, que l'on construirait alors dans les conditions les plus propres à rendre facile la manœuvre du chargement et du déchargement.

Si la côte du golfe de Péluse n'était dénuée de toute ressource pour la construction des jetées, on n'aurait point eu recours à ce moyen. Mais non-seulement on n'y trouve point de pierres de taille, on n'y rencontre même pas de blocs naturels pour les enrochements ni de cailloux pour le béton. Le sol est partout ou du sable fin sur le littoral, ou de la vase limoneuse, accumulée par les alluvions du Nil. On avait bien songé à employer les pierres de Toura, près du Caire, et celles du Mokattan. On pourrait les amener par la branche de Damiette. Mais la profondeur insuffisante et le régime intermittent des boghaz rendront toujours cette ressource très-précaire; et l'on ne doit point s'exposer à une interruption des travaux une fois qu'ils seront commencés.

Il est facile d'apprécier, d'ailleurs, la haute importance d'un moyen d'exécution qui serait de nature à soustraire la construction du canal à toutes les chances que peuvent amener les événements du dehors. Sans doute, il vaudrait beaucoup mieux tirer tous les matériaux de l'Égypte, sans rien de-

mander à l'extérieur. Les matériaux ne manquent point dans la contrée, et l'on sait de reste tous les trésors de ce genre qu'elle renferme. Mais les transports sont impossibles pendant l'étiage, ou du moins d'une difficulté presque insurmontable. La Commission n'a donc pu que s'en rapporter aux ingénieurs qui dirigeront les opérations sur le terrain. Elle leur a recommandé d'une manière générale de profiter le plus possible des ressources locales : du Nil, tel qu'il est actuellement; du canal de jonction et d'irrigation, qui sera fait dans un assez court délai; et du grand canal maritime, au fur et à mesure que les portions successivement achevées pourront être utilisées d'une façon quelconque. Des hommes habiles et attentifs sauront tirer bon parti de tous ces moyens, soit simultanément, soit à part, selon les occurrences.

Tout ce que nous pouvons dire ici, c'est que la construction du port Saïd, quoique assez coûteuse, n'a rien qui puisse justifier les craintes qu'on a trop souvent propagées à ce sujet. A plus forte raison, en pouvons-nous dire autant du port intérieur de Timsah, où les matériaux seront aisément amenés par le canal de jonction, dès que ce premier canal sera terminé. Pour cette partie des travaux, la chose

est de toute évidence. Mais pour le port Saïd, il y aurait toujours à craindre, si l'on tirait les matériaux de l'Égypte, d'avoir à faire des transbordements, tandis qu'en les tirant de l'archipel Grec ou de la côte d'Asie, on n'aurait jamais qu'un transport par eau, dont on connaîtrait d'avance toutes les conditions.

Pour terminer cet exposé des travaux du canal, tel que nous l'avons résumé d'après le Rapport de la Commission internationale, nous ne pouvons mieux faire que de citer les considérations par lesquelles elle termine son travail.

« La marine commerciale qui passe actuellement par le cap de Bonne-Espérance, dit la Commission, continuera-t-elle à faire le double de chemin, dans une mer très-redoutable quoique très-connue, quand on lui offrira la possibilité de faire une route moitié moindre, mieux connue que l'autre dans une partie de son parcours, et beaucoup moins dangereuse dans le parcours entier? Les seules objections un peu sérieuses qu'on pût faire à la voie par Suez, c'est que la navigation à voiles trouverait dans le détroit de Gibraltar d'assez grandes difficultés, et qu'elle en trouverait également au

détroit de Bab-el-Mandeb. On exagérait beaucoup ces difficultés. Mais dans l'hypothèse où nous nous plaçons, et qui est un fait déjà près d'à moitié réel, toutes ces objections tombent d'elles-mêmes. Là où la voile pouvait être insuffisante, l'hélice a dès aujourd'hui, sans la moindre peine, raison de tous les obstacles, des courants à Gibraltar, ou des moussons dans la mer des Indes. La poste va très-régulièrement, aller et retour, de Southampton à Alexandrie, en treize jours, et n'en met guère davantage de Suez à Bombay. Bien plus, il y a des clippers à hélice auxiliaire qui sont venus de Melbourne à Liverpool en deux mois. Il leur en aurait fallu beaucoup moins encore, s'ils avaient pris par la mer Rouge, et si le canal de Suez leur eût été accessible. L'amirauté anglaise a déjà tellement compris les avantages de cette route, que, pour une adjudication récente de la malle d'Australie, la première condition qu'elle a mise dans le cahier des charges, c'est que cette malle passerait par Suez, comme y passent déjà celle de l'Inde et celle de la Chine.

« Mais en laissant même de côté cette hypothèse, qui, cependant, devient tous les jours une réalité de plus en plus complète, il est évident que pour

les navires à voiles, tels qu'ils sont encore aujourd'hui, ce serait un incalculable avantage que de pouvoir abréger leur route de moitié, sauf à emprunter, s'il le fallait, le secours de remorqueurs, qui ne leur manqueraient point au détroit de Gibraltar, comme on l'a vu en 1847, et à profiter de la saison favorable dans la mer des Indes pour le temps des moussons.

« De tout ceci, il résulte que l'ouverture du canal de Suez, rendue nécessaire par le développement actuel et progressif des relations entre l'Europe et l'Asie, le sera de jour en jour davantage. Le moment n'est pas loin où la marine commerciale, transformée pour ces longs voyages, réclamera avec une énergie irrésistible la voie nouvelle, qui doit lui être si aisée et si lucrative. Ce n'est pas le canal de Suez qui poussera à cette transformation; c'est au contraire, comme on l'a dit, la navigation à hélice qui exigera l'abaissement de cette barrière. Il n'est pas possible qu'un obstacle aussi insignifiant que celui de ce sol tout uni, de 30 lieues à peine, s'oppose longtemps encore à un progrès aussi certain et aussi profitable.

« Il ne nous appartient pas, ajoute la Commission internationale, de juger quels sont les motifs de

diverse nature qui peuvent retarder l'accomplissement d'une telle œuvre. Mais nous croyons n'être que l'écho de l'opinion universelle en disant que tout retard est fâcheux, du moment que l'on a pu rendre une décision réfléchie en cette matière. Pour nous, notre but a été d'éclairer, autant qu'il a dépendu de nous, les gouvernements et les peuples; nous leur soumettrons avec confiance les résultats définitifs de notre examen.

« Puisse notre travail hâter le moment où toutes les difficultés, autres que celles qui proviennent de la nature même des choses, seront aplanies, et où le bosphore artificiel de Suez pourra être ouvert à la marine de toutes les nations!

« *Le Président de la Commission internationale*,

« F. W. CONRAD.

« *Les Secrétaires*,

« LIEUSSOU et CHARLES MANBY. »

On vient de voir ce que coûtera le canal maritime de Suez; maintenant on peut se demander: Que rapportera-t-il? C'est à cette question que répondent les recherches de l'Avant-projet et un mémoire spécial de M. A. de Chancel, ancien offi-

cier de marine, et un des fondateurs de la Compagnie.

Les revenus de la Compagnie se composent :

1° Des droits qu'elle est autorisée à percevoir;

2° Du produit des terrains qui lui sont concédés.

Comme le droit par tonneau sur les navires qui emprunteront le canal est fixé à 10 fr. (art. 17 de l'Acte de concession du 5 janvier 1856), il s'agit de savoir quel sera le nombre probable des tonneaux qui passeront par le canal maritime de Suez. On ne peut le connaître approximativement qu'en prenant le chiffre des navires et des tonneaux qui passent actuellement par le cap de Bonne-Espérance.

C'est ce qu'ont essayé de faire MM. Linant-Bey et Mougel-Bey. Ils ont consulté les travaux de M. Mac-Culloch, de M. Anderson, et de M. Arnaud Tison; ils y ont ajouté leurs propres investigations, et ils ont trouvé que le canal de Suez pouvait compter sur un trafic minimum de 3 millions de tonneaux, représentant, à 10 fr. par tonneau, un revenu de 30 millions de francs. A ce premier revenu, il faudrait ajouter les droits d'ancrage, les droits sur le canal d'eau douce, le produit des terres irriguées, etc., etc. Le revenu total, suivant les estimations de MM. Linant-Bey et Mougel-Bey, devrait s'élever à 40 millions

56 000 fr. réduits à 29 millions 140 740 fr., après les prélèvements stipulés dans l'acte de concession[1].

M. A. de Chancel, dans un travail plus récent, et par cela même plus complet, est arrivé, pour le tonnage, à des résultats tout à fait analogues. Il a puisé surtout ses renseignements dans l'excellent recueil officiel des *Annales du commerce extérieur*, publiées par le Ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics. En compulsant ces documents pour l'année 1853 exclusivement, il a trouvé que tous les éléments réunis de commerce et de navigation directement intéressés au percement de l'isthme de Suez donnaient pour cette époque 2 280 921 tonneaux; et il augurait qu'en 1860, époque où le canal aurait pu être achevé, ce chiffre s'élèverait à 3 080 924 tonnes par la progression naturelle des transactions. Ce calcul se fondait sur cette supposition que le trafic passant par le cap de Bonne-Espérance s'accroissait chaque année de cent mille tonnes environ.

Cette supposition de M. A. de Chancel était d'autant plus acceptable qu'elle était fort modérée. Depuis 1853, en effet, le tonnage anglais à lui seul,

1. Documents, 1re série, p. 197 et suiv.

sans parler du tonnage des autres nations, employant la route du Cap, s'est accru de plus de cent mille tonneaux par an. Voici les chiffres officiels publiés par l'*East India and China Association :*

Tonnage anglais passant par le Cap, aller et retour :

	Tonneaux.	Augmentation.
1852	1 108 686	.
1853	1 401 284	292 598
1854	1 470 148	68 864
1855	1 590 343	180 195
1856	1 771 871	181 528
1857	1 875 431	103 560
		826,745

Puisque l'augmentation des cinq années a été de 826 745, l'augmentation moyenne est de 165 349 tonneaux par an.

Ceci ne regarde, répétons-le, que le tonnage anglais, sans compter celui de la Hollande, des États-Unis, de la France, de l'Espagne, des villes Hanséatiques, etc.

Il faut ajouter encore que ces chiffres sont ceux de la jauge légale, tandis que le chargement réel est toujours beaucoup plus fort, d'un quart tout au

moins. Ainsi, aux 1875431 tonneaux de 1857, il faudrait ajouter environ 500000 tonneaux de plus; et par conséquent le seul tonnage anglais se monte à 2400000 tonneaux à peu près.

Ce trafic énorme a été réalisé par la seule Angleterre, en dépit de l'insurrection qui, en 1857, a bouleversé l'Inde, en dépit de la guerre de Chine. Que sera-ce donc quand l'Inde réorganisée aura recouvré la paix et une nouvelle fécondité? Que sera-ce avec la Chine ouverte par le traité de Tien-Tsin?

Deux autres questions importantes qu'étudie encore M. A. de Chancel, et qui se lient à la précédente, c'est celle de l'influence du raccourcissement sur la navigation, et ensuite celle du prix de revient des transports maritimes. M. A. de Chancel, ancien marin, démontre, en homme du métier, les avantages matériels du passage par le canal de Suez; et en comparant la mer Rouge à la Méditerranée, à l'Adriatique, à la Manche, il prouve qu'elle est moins dangereuse, et que si elle a quelques inconvénients spéciaux, elle a aussi par les moussons des avantages dont des navigateurs habiles sauront bien profiter. Quant au prix de revient, il établit, en prenant pour exemple un navire de 500 tonneaux, que le voyage par le Cap coûte 120 fr. par tonne, tandis que par

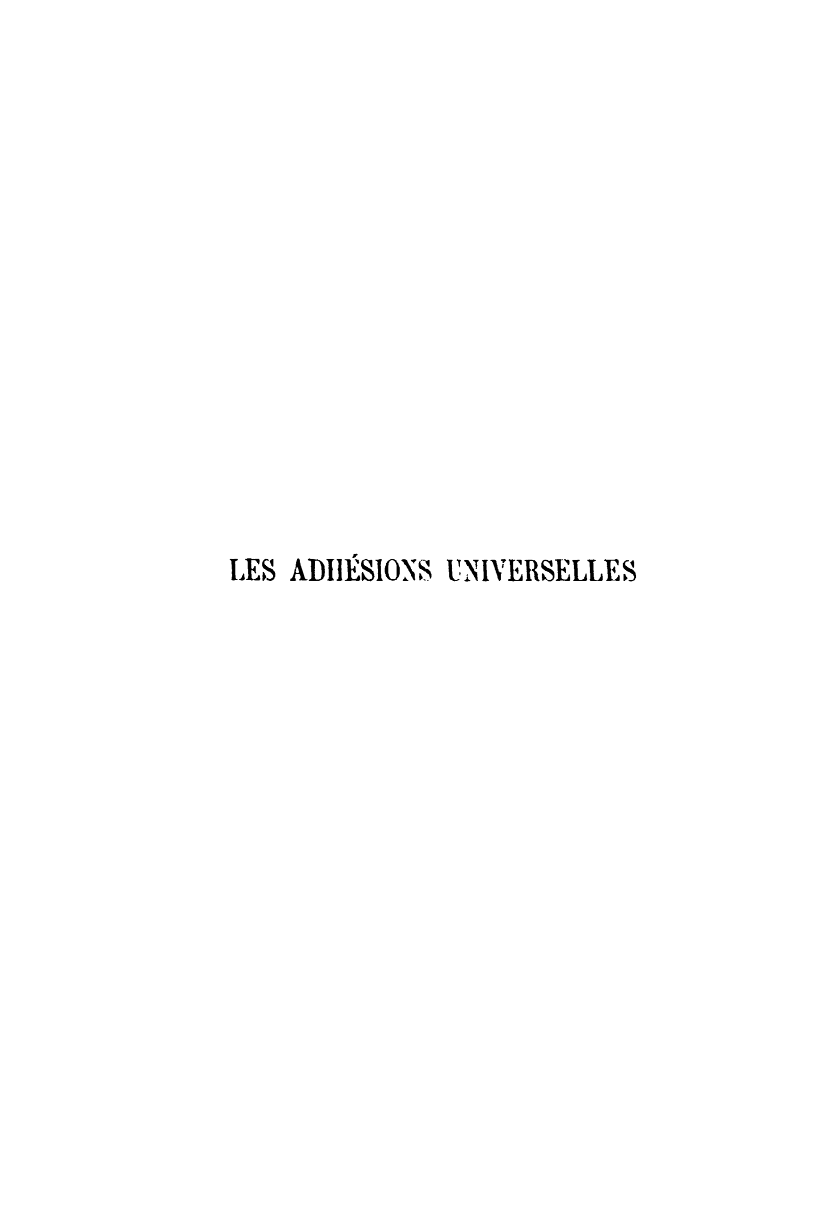
le canal de Suez il ne coûtera que 72 fr. C'est donc une économie de 48 fr. MM. Linant-Bey et Mougel-Bey ne portaient ce chiffre qu'à 32 fr. Mais l'opinion de M. A. de Chancel doit avoir naturellement plus de poids[1].

Il est donc de toute évidence que le plus grand nombre des navires, pour ne pas dire la totalité, passeront par le canal de Suez, au lieu de faire le tour de l'Afrique, puisqu'ils gagneront sur le temps, sur le fret, sur les dépenses de toute sorte, et qu'ils courront moins de dangers.

Avec 3 000 000 de tonneaux, le revenu net du canal de Suez s'élèverait à 10 0/0 du capital, sans compter les intérêts à 5 0/0. Dès aujourd'hui, on peut assurer que cette évaluation est dépassée par les progrès incessants de la navigation et du commerce de l'Europe dans les mers de l'Indo-Chine. On peut donc affirmer avec bien plus de raison encore que ce trafic sera énormément accru, quand le canal de Suez pourra s'ouvrir et joindre les deux mers l'une à l'autre.

1. Documents, 2e série, p. 267 et suiv.





LES ADHÉSIONS UNIVERSELLES

LES ADHÉSIONS UNIVERSELLES.

Pendant que tous ces travaux dont nous venons de parler s'accomplissaient, le grand projet faisait au dehors les progrès les plus rapides. Avant que les sociétés savantes pussent l'étudier sur les documents que rassemblait la Commission internationale, avant que les corporations commerciales fussent appelées à émettre leurs vœux, avant que les gouvernements exprimassent leurs sympathies et leur approbation, la presse avait annoncé au monde civilisé l'entreprise qui allait rapprocher si heureusement l'Europe chrétienne de l'Asie à demi barbare.

L'enthousiasme fut unanime, et la concession faite par Son Altesse le vice-roi d'Égypte à M. Fer-

dinand de Lesseps fut accueillie partout, à la fois comme une pensée glorieuse pour le prince qui l'avait conçue et pour celui qui la réalisait, et comme une pensée bienfaisante de civilisation et d'humanité. Ce qu'il y eut de remarquable dans les premiers moments, c'est que l'accord sur cette grande question fut aussi spontané que rapide. Le moment était venu; tout le monde le sentait; et la presse le dit par ses mille voix dans tous les pays de l'Europe, en Amérique, en Asie même, en un mot, sur le globe entier.

Il serait trop long de mentionner tous les journaux qui dès le début se sont prononcés favorablement, car le nombre en est à peu près illimité. Mais cependant nous voulons en citer quelques-uns dans chaque pays, afin qu'on puisse se faire une idée de cet élan et de cette concorde, rompue seulement par quelques exceptions très-rares dont nous aurons à parler un peu plus loin[1].

Nous commençons par les journaux anglais, et parmi eux nous nous adressons d'abord au *Times*.

1. Si l'on veut suivre d'un peu plus près ce mouvement si curieux de la presse, il faut lire dans le journal *l'Isthme de Suez* la revue qu'il consacre tous les quinze jours aux articles des journaux du monde entier. On se ferait difficilement une idée d'un concours si empressé et si constant.

Comme le dit notre proverbe français : « A tout seigneur, tout honneur. »

Le *Times*, qui devait attaquer plus tard le canal de Suez avec une violence que nous aurons à signaler, tenait en 1855 un tout autre langage. Il donnait alors son adhésion chaleureuse au projet de M. Ferdinand de Lesseps; et dans deux articles fort remarqués, du 5 juin et du 8 août de cette année, il lui promettait toute la faveur de l'Angleterre, si le travail projeté était praticable. C'est ce qu'allait décider l'exploration de l'isthme par la Commission internationale, et son rapport, publié après de si longues études.

A côté du *Times*, les autres grands journaux ont exprimé, sans faire aucune réserve, la même opinion : le *Daily News*, le *Morning Chronicle*, le *Morning Herald*, le *Globe*, l'*Atlas*, le *Morning Star*, l'*Australian and New Zealand Gazette*, l'*Economist*, l'*Engineer*, le *Railway Times*, la *Shipping Gazette*, l'*Artizan*, le *Mining Journal*, le *Gateshead Observer* de Newcastle, le *Commonwealth* de Glascow, le *Galignani's Messenger*, l'*Illustrated London News*, *the International*, le *Daily Post* de Liverpool, une foule de journaux dans les comtés, etc., etc.; et dans les colonies, le *Bombay Times*, l'*Englishman* de Cal-

cutta, le *Friend of India*, le *Cernéen* de l'île Maurice, le *Sydney Herald*, le *Portafoglio Maltese*, etc.

Parmi les journaux anglais, il n'y a guère eu que deux journaux qui aient fait exception, la *Revue d'Édimbourg*, qui a une grande autorité, et l'*Athenæum*, qui en a beaucoup moins. Nous aurons l'occasion d'y revenir, en traitant de la résistance qu'on a opposée au projet du canal de Suez.

Entre les journaux américains, nous citerons le *Courrier des États-Unis*, le *Boston Post*, le *Nautical Magazine de New-York*, l'*Evening Post* et le *Courrier and Inquirer* de la même ville, l'*Abeille* de la Nouvelle-Orléans, le *Boston Daily Courrier*, le *Journal of Commerce* de Boston, le *Public Ledger*, le *National Intelligencer* de Philadelphie, etc., etc.

On pourrait citer sans aucune exception tous les journaux français, à commencer par les journaux principaux de Paris : le *Constitutionnel*, le *Journal des Débats*, la *Presse*, le *Siècle*, le *Pays*, la *Patrie*, l'*Union*, la *Gazette de France*, l'*Univers*, le *Moniteur industriel*, le *Moniteur de la Flotte*, le *Courrier de Paris*, etc., etc.; et à suivre par tous les journaux de départements, parmi lesquels nous n'aurions que l'embarras de choisir : le *Nouvelliste* de Marseille, le *Sémaphore*, la *Gazette du Midi*, la *Gazette de Lyon*,

le *Journal* et le *Courrier* du Havre, le *Journal* de Rouen, etc., etc., etc.

En Belgique, l'*Indépendance ;* en Hollande, le *Courrier* d'Amsterdam; et dans les colonies néerlandaises, le *Courrier* de Java, etc. En Espagne, le *Diario* de Barcelone, le *Diario* de Palma, *El Balear*, la *Gaceta de los caminos de hierro*, etc. En Italie, le *Bullettino dell' istmo di Suez*, la *Gazette* de Ferrare, l'*Incorragiamento* de la même ville, la *Gazette uficiale di Venezia*, tous les journaux sardes, ceux de Rome, ceux de Naples, l'*Osservatore Triestino*, l'*Annotatore Friulano*, la *Gazette officielle* de Milan, etc., etc., etc.

En Allemagne, la *Gazette de Cologne*, la *Gazette universelle d'Augsbourg*, la *Gazette autrichienne* de Vienne, la *Gazette de Trieste*, l'excellente revue de M. Brockhans, intitulée *Unsere Zeit* (Notre temps), etc., etc.

A Constantinople, la *Presse d'Orient ;* à Odessa, le *Journal d'Odessa ;* à Syra, le *Télégraphe des Cyclades ;* à Athènes, le *Moniteur grec;* en Portugal, O *Nacional* et O *Commercio* de Porto, etc., etc., etc.

Nous ne voulons pas pousser plus loin cette nomenclature qui serait fastidieuse; mais telle qu'elle est, elle suffit, et de reste, pour montrer ce qu'a été

l'attitude de la presse dans tous les pays où paraît un journal. Il faut ajouter que cette ardeur de propagande et d'approbation ne s'est pas ralentie un seul jour; et qu'elle semble s'animer encore à mesure que le moment du triomphe approche.

Cette émotion universelle de la presse dans le monde entier était un symptôme significatif, surtout si l'on songe qu'à la fin de 1854 et dans tout le courant de 1855, la guerre de Crimée fixait alors les regards de l'univers attentif.

L'exemple de la presse gagna bientôt les gouvernements eux-mêmes; et il n'en est pas un seul qui ne se soit interessé d'une manière plus ou moins patente au projet qui allait abréger de moitié la route de l'Asie. D'abord il faut remarquer que la composition même de la Commission internationale attestait assez cet intérêt des gouvernements. Tous les membres qui la composaient, sauf les membres anglais, étaient des fonctionnaires publics, chacun très-haut placés dans leur pays, et ils n'avaient pu accepter leur mandat qu'avec une permission officielle. C'était déjà beaucoup. Mais les gouvernements, chacun dans leur sphère, firent davantage.

Ainsi, le gouvernement sarde, outre qu'il accordait

à la Commission internationale son Ministre des travaux publics, présentait un projet de loi pour l'agrandissement du port de Gênes ; et il motivait ce projet, à la fois par le chemin de fer qui allait rattacher Gênes au Piémont, et par la prochaine ouverture de l'isthme de Suez qui allait donner à ce port une activité toute nouvelle (Séance du 5 mai 1856). Dans la discussion sur le port militaire de la Spezzia, le rapporteur, M. Cugia, et plusieurs orateurs, entre autres M. le colonel Ménabréa, rappelaient le projet du canal de Suez et le louaient hautement. Plus tard, M. Paléocapa déposait sur le bureau de la Chambre des députés le rapport de la Commission internationale.

La Chambre de commerce de Gênes envoyait à M. Ferdinand de Lesseps et à M. Paléocapa des adresses remarquables, pleines des vues les plus hautes qui rappelaient la grandeur passée de la République des Doria.

L'Académie royale d'agriculture de Turin annonçait dans sa séance publique de 1857 la prochaine ouverture de l'isthme de Suez, et pour témoigner sa sympathie elle inscrivait parmi ses membres honoraires, MM. Paléocapa, Ferdinand de Lesseps et Barthélemy Saint-Hilaire.

Le Pape nommait une commission d'enquête composée de dix membres présidée par le ministre du commerce et des travaux publics, et donnait des ordres pour la réparation des ports des États romains, en vue du canal de Suez.

Le gouvernement napolitain faisait publier dans le journal officiel du royaume des Deux-Siciles des articles favorables, attribués à la plume d'un des plus hauts fonctionnaires de l'État, et il annonçait la construction d'un dock à la Margellina.

Le conseil communal de Venise, dans sa séance du 6 mai 1856, créait aussi une commission d'enquête et votait pour les dépenses une somme de 10 000 livres, en même temps que l'Institut de Venise mettait au concours la question de l'ouverture de l'Isthme et de son influence sur la prospérité du commerce vénitien.

En Espagne, la reine, à qui la Chambre de commerce de Barcelone s'était adressée dans une requête spéciale, et très-sagement motivée, faisait donner expressément des ordres à son ambassadeur à Constantinople, le vénérable M. de Souza, pour qu'il appuyât officiellement de toutes ses forces les démarches de M. Ferdinand de Lesseps auprès de la Porte. De plus, le gouvernement espa-

gnol faisait publier à ses frais, et par les presses officielles, un excellent ouvrage de Don C. S. Montésino sur le canal de Suez, considéré surtout sous le rapport des colonies aux Philippines. A côté du gouvernement, la Société d'économie politique à Madrid discutait dans de longues séances le projet du canal de Suez. La Société économique de Barcelone ouvrait, comme l'Institut de Venise, un concours sur cette question, et elle pouvait donner le prix à un excellent mémoire de M. Duran y Bas.

La Hollande, qui, par ses colonies de Java, de Sumatra, de Bornéo, etc., a tant d'intérêt à voir la route des mers asiatiques rendue plus facile et plus courte, avait, dès le milieu de l'année 1856, institué une Commission d'enquête. Sur la proposition de M. Simons, ministre de l'Intérieur, la Commission avait été nommée par ordonnance royale. Elle se composait de douze membres, la plupart présidents de chambres de commerce, et elle était présidée par M. de Monchy, président de la Compagnie commerciale néerlandaise à Amsterdam. M. S'Gravesande Guicherit, professeur d'histoire commerciale à l'Académie royale de Delft, en était le secrétaire. L'Académie royale des sciences d'Amsterdam s'est fait faire, au mois de novembre 1857,

un rapport par M. Conrad sur le canal de Suez, et elle a inséré ce travail du président de la Commission internationale dans ses Mémoires. Lorsque le gouvernement hollandais a dû adjuger le service de la malle de Java, il a formellement prévu dans le contrat l'ouverture de l'isthme de Suez, comme un cas qui exigerait dans la convention qu'il passait des modifications nécessaires.

Quant à l'Autriche, qui ne sait les sympathies ardentes qu'elle porte au projet du canal de Suez?

Voilà plus de trente ans que M. le prince de Metternich, comme le rappelait naguères la *Gazette de Vienne*, s'est occupé de l'ouverture de l'isthme de Suez, et ce ne sera pas un des souvenirs les moins glorieux de la carrière illustre de cet homme d'État. Ses successeurs, fidèles à sa pensée, inspirés même quelquefois par ses conseils, ont suivi cette sage politique, que commande à l'Autriche l'intérêt de Trieste et de sa marine dans l'Adriatique. Les preuves abondent pour démontrer les sentiments aussi constants qu'éclairés du gouvernement autrichien. Nous en citerons quelques-unes.

A un banquet donné à Trieste pour l'inauguration du chemin de fer le 27 juillet 1857, M. le baron de Bruck, le fondateur du Lloyd autrichien et le

restaurateur des finances de l'Empire, portait un toast au succès de l'entreprise de M. Ferdinand de Lesseps. Puis il ajoutait ces paroles, que nous empruntons au *Moniteur universel* du 2 août : « Nous
« ne pouvons laisser passer un jour sans exprimer
« les vœux les plus ardents pour la réalisation d'une
« noble idée, le percement de l'isthme de Suez.
« L'opposition d'un seul gouvernement n'empê-
« chera pas cette grande idée et ce grand fait de
« s'accomplir. Nous vivons dans un temps où les
« peuples deviennent frères. Au succès de l'entre-
« prise de M. Ferdinand de Lesseps! L'Autriche,
« Trieste, en particulier, font les vœux les plus pas-
« sionnés pour sa réussite. Que l'honorable assem-
« blée prête son appui à ce sentiment par une ac-
« clamation chaleureuse ! »

Ces vives paroles de M. le baron de Bruck répondaient au discours de lord Palmerston dans le Parlement anglais, et y faisaient contre-poids.

Dans une autre occasion encore plus significative, quand M. Ferdinand de Lesseps passait par Vienne, se rendant à Constantinople, le 8 novembre 1857, un banquet fut donné en l'honneur du promoteur du canal de Suez. MM. de Rothschild, de Sina, Es-

kélès et M. de Wodianer, les premiers banquiers de Vienne, l'avaient organisé, et y avaient convié toutes les notabilités de la capitale de l'Autriche. Trois ministres de l'empereur y figuraient : MM. de Bruck, de Toggenburg et de Thun ; des aides de camp de l'empereur, des membres du Conseil de l'Empire, des maréchaux, des membres du Conseil aulique, les présidents de l'Académie des sciences et de la Cour suprême de justice, des conseillers d'État, les directeurs des principales administrations publiques, des chemins de fer, des entreprises commerciales, etc., etc. Les discours prononcés devant cette brillante assemblée furent dignes d'elle, et deux ministres, MM. de Toggenburg et de Bruck, prirent successivement la parole pour glorifier le projet qui doit unir les deux mers. Comme c'était à ce moment que l'insurrection des Cipayes aux Indes orientales était dans toute son horreur et son énergie, M. de Bruck, associant les deux pensées qui étaient dans tous les esprits, en même temps qu'il célébrait le canal de Suez, portait un toast au succès des armes anglaises.

M. Ferdinand de Lesseps, fêté si cordialement par cette importante réunion, était reçu le lendemain en audience particulière par l'empereur

François-Joseph; et il trouvait dans cet auguste entretien les plus sûrs encouragements.

A Trieste, où M. Ferdinand de Lesseps se rendait en quittant Vienne, le gouverneur de la ville, M. le baron de Mertens, lui offrait un banquet non moins cordial, et presque aussi nombreux.

A Corfou et à la cour de Grèce, M. Ferdinand de Lesseps recevait un accueil plus enthousiaste encore.

Mais après les journaux, après les gouvernements, une approbation d'une autre sorte a été donnée au projet du canal de Suez : c'est celle de toutes les Sociétés savantes auxquelles il a été communiqué.

Dès le mois de juin 1856, les échantillons géologiques des forages exécutés dans l'isthme par les ordres de la Commission internationale, étaient communiqués à l'Académie des sciences de l'Institut impérial de France, par l'intermédiaire de M. Élie de Beaumont, l'un des secrétaires perpétuels, et sénateur. Dans sa séance du 16 juin, l'Académie nommait une Commission composée de MM. Cordier, Charles Dupin, Dufrénoy, Élie de Beaumont, et de l'amiral Dupetit-Thouars. M. Dufrénoy, mort quelques mois après, fut remplacé par M. Cla-

peyron. Vers la fin de l'année, le rapport de la Commission internationale pouvait être soumis à l'Académie, avec un rapport géologique de M. Renaud et avec le savant mémoire de M. Lieussou sur le régime des eaux dans le futur canal ; et, le 2 mars 1857, M. le baron Charles Dupin, sénateur, lisait devant l'Académie son rapport, digne de sa haute réputation de savant et d'habile statisticien. Ce rapport, d'une grande étendue (71 pages 8°), se termine en ces termes :

« Nous résumons d'un seul mot, disait l'illustre rapporteur, notre jugement sur l'œuvre considérable soumise à notre examen, œuvre expliquée dans les mémoires de M. Ferdinand de Lesseps et dans les calculs, les plans, les devis, les rapports à l'appui. La conception et les moyens d'exécution du canal de Suez sont les dignes apprêts d'une entreprise utile à l'ensemble du genre humain.

« Par ces simples mots, nous croyons exprimer dans sa plus grande étendue, le jugement favorable de toute l'Académie.

« En conséquence, nous vous proposons de déclarer que les mémoires présentés par M. Ferdi-

nand de Lesseps, tant en son nom qu'au nom de ses collaborateurs, sont dignes de votre approbation. »

Ces conclusions furent adoptées à l'unanimité, et le *Times* lui-même adressait ses éloges au travail de M. le baron Charles Dupin.

Plus d'un an après, l'Académie confiait à la même Commission l'examen des observations hydrographiques du capitaine Philigret; et le 10 mai 1858, M. le baron Charles Dupin faisait un second rapport où, en exposant les résultats de cette exploration de la rade de Péluse, il réfutait de la manière la plus péremptoire les étranges assertions de M. R. Stéphenson. Ce second rapport, plus spécial encore et non moins décisif que le premier, finissait ainsi :

« Nous renfermons dans les limites mathématiques et physiques propres à cette académie nos conclusions définitives. D'après notre examen attentif, nous déclarons que les observations faites à bord de la corvette égyptienne *Yand Becker*, par le capitaine Philigret, démontrent la sûreté du mouillage et la bonté de la rade de Saïd dans le golfe de Péluse. Elles confirment et complètent les avantages qu'on avait pu se promettre pour l'entrée du

canal de Suez dans la Méditerranée. Nous attestons la supériorité de la voie projetée pour épargner la vie, la santé des hommes et diminuer la perte des navires. Nous déclarons en même temps que les explications scientifiques et techniques données par la Commission internationale, pour répondre aux objections faites contre le canal maritime, nous semblent satisfaisantes. »

Ces secondes conclusions étaient adoptées à l'unanimité comme les premières[1].

Nous ne pouvons pas invoquer de tribunal plus élevé que l'Institut impérial de France, où le suffrage de l'Académie française, par l'organe éloquent de M. Villemain (séance annuelle du 20 août 1857), se joignait à celui de l'Académie des sciences physiques et mathématiques. Mais à côté de ce témoignage si précieux on peut en citer d'autres qui ont encore leur importance. C'est la Société impériale de géographie de Paris qui, sous la présidence du vénérable M. Jomard, a adressé à M. Ferd. de

1. M. le baron Charles Dupin a fait aussi une communication sur le canal de Suez à l'Académie des sciences morales et politiques, dont il est membre pour la section d'économie politique. Voir le journal *l'Isthme de Suez*, 1857, t. II, p. 335.

Lesseps une lettre remarquable, où, dans l'intérêt des travaux qui lui sont propres, elle applaudit à toutes les facilités que promet aux sciences qu'elle cultive l'ouverture de l'isthme de Suez. Elle a aussi rappelé ses espérances dans le rapport annuel de son secrétaire général, M. Alfred Maury, membre de l'Institut[1]. C'est la Société d'acclimatation; c'est le Congrès scientifique de France, qui, convoqué chaque année par l'activité infatigable de M. de Caumont, a trois fois de suite émis un vœu enthousiaste proposé par M. le professeur Baruffi, de Turin, en faveur du canal de Suez, à la Rochelle en 1856, à Grenoble en 1857, à Auxerre en 1858[2].

En dehors de la France, nous pouvons citer l'Académie impériale et royale des sciences de Vienne, qui, le 8 janvier 1858, a entendu un excellent rapport de M. le baron de Czœrnig, chef de section au Ministère du commerce, sur les avantages que le canal de Suez procurera à l'Autriche. La Société impériale et royale de géographie de Vienne s'est fait faire, après diverses communications de plusieurs de ses membres, un rapport spécial dont

1. Voir le journal *l'Isthme de Suez*, t. II, 1857, p. 302, et t. III, 1858, p. 85.

2. *Idem*, t. I, p. 84 et 101; t. II, p. 355, et t. III, p. 446.

M. Franz Fötterle a bien voulu se charger et qui se termine ainsi :

« La Société impériale et royale de géographie, en confiant à sa Commission la rédaction du présent mémoire, a voulu montrer que dans notre Autriche aussi la sympathie la plus ardente et la plus profonde est constamment et bien légitimement assurée à la question de l'ouverture de l'isthme de Suez. »

Pour l'Espagne, nous avons déjà mentionné la Société économique de Barcelone et la Société d'économie politique de Madrid. Dans le royaume de Naples, M. Giovanni Cenni a lu un mémoire devant l'Académie des sciences du royaume des Deux-Siciles. En Hollande, nous avons cité, à l'Académie des sciences d'Amsterdam, le discours de M. Conrad, auquel nous pouvons ajouter les discussions de l'Institut royal des ingénieurs à la Haye, qui a fait traduire le premier rapport de M. le baron Charles Dupin, et la Société des sciences de Haarlem, qui a ouvert un concours comme on en a ouvert à Barcelone et à Venise. En Russie, la Société impériale de géographie de Saint-Pétersbourg a

témoigné son adhésion entière par une lettre adressée à M. Ferd. de Lesseps.

A ces manifestations de la science, de la politique, de l'opinion, faisons succéder celles du commerce; et arrêtons-nous spécialement aux Meetings anglais, à nos Chambres de commerce et aux Conseils généraux de France.

Nous avons dit plus haut que M. Ferd. de Lesseps s'était proposé dès le début de sa grande entreprise de consulter les représentants les plus autorisés des intérêts maritimes et commerciaux de l'Angleterre; et nous avons vu comment, dès 1855, lui avaient répondu la grande Compagnie des Indes et la Compagnie péninsulaire et orientale. Après deux ans d'investigations et d'études nouvelles, après le rapport de la Commission internationale, après l'expression de l'opinion sur le continent, M. Ferd. de Lesseps résolut à la fin d'avril 1857 de se rendre dans les principaux ports et centres commerciaux du Royaume-Uni, afin d'obtenir de chacun d'eux une expression d'opinion authentique sur un sujet qui les touchait de si près, et à l'égard duquel on prétendait que les classes commerçantes de l'Angleterre étaient assez mal disposées. Sa visite dans chaque ville était précédée par l'envoi de

la circulaire suivante qui annonçait le but qu'il poursuivait. Nous la reproduisons parce qu'elle répondait à l'avance et d'une façon péremptoire aux accusations que lord Palmerston devait oser plus tard porter devant le Parlement anglais. On eût dit que M. Ferd. de Lesseps pressentait ces attaques, qui, après sa lettre, peuvent être qualifiées de déloyales.

A MESSIEURS LES BANQUIERS, NÉGOCIANTS, ARMATEURS ET FABRICANTS DE.....

« Messieurs,

« En appelant votre attention sur la situation actuelle et les progrès du projet du canal de Suez, je ne plaide pas seulement pour mes propres intérêts de promoteur et de concessionnaire de cette grande entreprise; mais je plaide aussi pour les intérêts de toutes les associations commerciales qui doivent en profiter dans la mesure de leur activité et de leur industrie; et conséquemment ce projet doit servir au plus haut degré les intérêts de....

« Par une concession de Son Altesse le vice-roi d'Égypte, je suis autorisé à prendre les mesures nécessaires pour joindre la Méditerranée et la mer Rouge par un canal praticable aux plus grands

navires, et pour l'ouverture d'une route maritime rapide et sûre dans l'Inde, la Chine et l'Australie.

« La route qui sera ainsi ouverte au commerce est plus courte de 5000 milles par rapport à l'Angleterre, que la route actuelle autour du cap de Bonne-Espérance. Cette route abrégée parcourt des mers très-navigables parmi toutes les mers ; et elle longe les côtes de pays riches en produits naturels, bien que pour le présent ces pays, en ce qui concerne les affaires commerciales, soient hors de l'influence de l'esprit entreprenant de l'Europe.

« Des ingénieurs de la plus haute renommée en Angleterre et dans les principaux pays de l'Europe ont examiné et approuvé la partie technique du projet. Un important ouvrage accessoire, consistant dans un embranchement du canal, est déjà commencé ; et la plus grande partie du capital nécessaire a été souscrite par les commerçants des différentes nations européennes, dont les gouvernements ont déjà approuvé un projet qui est d'une importance si manifeste pour le développement du commerce et de la civilisation.

« Mon but, en venant au milieu de vous, est de m'assurer des sentiments qui existent dans les classes financières et commerciales de.... à l'égard

de cette grande entreprise, et de leur fournir personnellement toutes les informations désirables sur l'ensemble et les détails du projet, sachant bien que des hommes tels que ceux auxquels je m'adresse ne se rendent qu'aux arguments les plus solides, et après l'examen le plus mûr et le plus circonspect.

« Dans les principales villes de l'Europe, où ce projet a été porté à la connaissance publique, il a donné lieu de la part des corps municipaux, commerciaux et scientifiques, aux manifestations de l'intérêt et de la sympathie les plus sincères. Il est donc naturel que je sois désireux de compléter cette approbation générale, en la couronnant par la sanction de la nation commerciale et industrielle la plus grande du monde, nation qui, avant toutes les autres, est appelée à recueillir inévitablement les avantages incalculables d'une œuvre qui, en reliant ses vastes possessions coloniales dans l'Est et dans le Sud, doit augmenter et consolider sa prospérité.

« J'ai l'honneur d'être, Messieurs, votre très-humble et très-obéissant serviteur,

« Ferdinand DE LESSEPS. »

« Londres, mai 1857. »

On sait comment les Meetings ont unanimement répondu à cette question que leur faisait M. Ferdinand de Lesseps.

Nous n'analyserons pas les résolutions de chacun de ces Meetings; mais il est bon tout au moins de les citer par le nom des villes, par la date des réunions, et par le nom des présidents qui les ont dirigées. Nous nous bornons à ces indications toutes sèches qu'elles peuvent être, parce qu'elles sont bien plus éloquentes que nos réflexions ne pourraient l'être, quelque justes qu'elles fussent.

D'abord rappelons un banquet à Goldsmiths'-Hall, à Londres, qui fut comme l'initiative favorable du voyage de M. Ferdinand de Lesseps dans les comtés.

1° *Londres.* Banquet de Goldsmith's-Hall. Président, M. GLADSTONE, banquier, 24 avril 1857.

2° *Liverpool.* Meeting public des armateurs et assureurs. Président, M. M.-P. RAWSON, 29 avril 1857.

3° *Liverpool.* Association des Indes orientales et de la Chine. Président, M. Charles TURNER, esq., président de l'Association, 29 avril 1857.

4° *Liverpool*. Chambre de commerce. Président, M. J. TORR, 4 mai 1857.

5° *Manchester*. Association commerciale. Président, M. J.-A. TURNER, 6 mai 1857.

6° *Manchester*. Chambre de commerce. Président, M. Thomas BAYLEY, esq. Secrétaire, M. BOOTMAN, 2 mai 1857.

7° *Dublin*. Chambre de commerce. Président, M. le lord-maire. Secrétaire, Francis CODD, 11 mai 1857.

8° *Cork*. Meeting public. Président, le haut-shériff M. J.-N. MURPHY, esq., 13 mai 1857.

9° *Belfast*. Chambre de commerce. Président, M. Robert GRIMSHAW, 18 mai 1857.

10° *Belfast*. Meeting des Commissaires du port. Président, M. John CLARKE, 20 mai 1857.

11° *Glasgow*. Meeting public. Président, M. le bailli P.-C. WRIGHT, 20 mai 1857.

12° *Aberdeen*. Meeting public. Président, le lord provost, M. John WEBSTER, 23 mai 1857.

13° *Édimbourg*. Chambre de commerce d'Édimbourg et de Leith. Président, le bailli BROWN-DOUGLAS, 26 mai 1857.

14° *Newcastle*. Meeting public. Président, M. le maire de la ville, E.-N. GRACE, esquire, 28 mai 1857.

15° *Hull*. Chambre de commerce. Président, M. HASSELL, 30 mai 1857.

16° *Birmingham*. Chambre de commerce. Président, M. GOODMAN, esq., 3 juin 1857.

17° *Bristol*. Meeting public. Président, M. T.-P. JOSE, esq., 18 juin 1857.

18° Enfin *Londres*. Meeting public. Président, sir James DUKE, M.-P., 24 juin 1857.

Dans ce Meeting, M. Anderson, vice-président de la Compagnie péninsulaire et orientale, renouvela publiquement l'adhésion que cette grande et honorable Compagnie avait déjà donnée, et il le fit avec une loyauté et une énergie vraiment dignes d'éloge.

M. le capitaine Harris venait, avec l'autorité qui s'attache à son expérience consommée, de déclarer que la mer Rouge était parfaitement navigable, et M. Arbuthnot avait donné lecture de la résolution que devait adopter le Meeting, quand M. Anderson prit la parole en ces termes : « Quoique je sois venu

à ce Meeting, mon intention n'était pas de prendre part à la discussion, bien que je porte un grand intérêt à ce projet. Mais comme j'ai entendu affirmer que la Compagnie péninsulaire et orientale avait manifesté quelque opposition à cette entreprise, je prends la liberté de dire, au nom de cette Compagnie, comme son vice-président, que nous n'avons exprimé aucune opinion hostile; car le projet ne peut d'aucune manière porter atteinte aux intérêts de la Compagnie. Il nous amènera peut-être quelque concurrence; mais si une compagnie ne peut pas soutenir la concurrence, elle n'a pas à se mêler d'affaires. Je n'ai pas le moindre doute que l'entreprise, si elle est exécutée, ne doive avoir les plus beaux résultats pour les intérêts commerciaux de ce pays. »

Tous ces Meetings ont été unanimes; et, chose vraiment admirable, il ne s'y est pas produit la moindre divergence d'opinion au milieu de discussions étendues et profondes, soulevées par les hommes les plus pratiques et les plus compétents.

Voici comment M. Barthélemy Saint-Hilaire appréciait ce résultat prodigieux des Meetings anglais dans *l'Isthme de Suez*, numéro du 25 juin 1857 :

« Ce qui nous frappe d'abord dans tous ces Meetings, c'est la parfaite loyauté qui n'a cessé de s'y produire en traits vraiment éclatants. L'accueil a été non-seulement sympathique et chaleureux pour un étranger; mais de plus, l'esprit public de l'Angleterre s'est élevé au-dessus de toutes les considérations d'intérêt national, quelque légitime d'ailleurs que fût cet intérêt; et la question a été embrassée dans toute sa grandeur et sa vérité. « Oui, « l'ouverture de l'isthme de Suez sera utile au com- « merce du monde entier; et c'est là le premier et « suprême motif qui justifie cette belle entreprise. « En second lieu, l'ouverture de l'isthme de Suez « sera plus particulièrement utile au commerce de « la Grande-Bretagne, parce que c'est la Grande- « Bretagne qui a dans l'Asie les possessions les plus « riches et les plus vastes, les relations les plus im- « portantes et les plus étendues. »

« Voilà ce que les Meetings anglais ont déclaré, subordonnant ainsi, avec une magnanimité qui les honore, l'intérêt anglais à l'intérêt supérieur de la civilisation et de l'humanité. Il est même un Meeting, celui d'Édimbourg et de Leith, qui est allé plus loin encore, et qui a déclaré que quand bien même

les puissances de la Méditerranée, la France en tête, retireraient du canal de Suez un avantage relativement plus grand que l'Angleterre, ce ne serait pas un motif de s'abstenir en présence des avantages évidents que l'Angleterre elle-même en doit retirer.

« Devant toutes ces manifestations si claires doivent tomber les suppositions peu bienveillantes qui redoutaient dans l'esprit anglais des tendances étroites. Pour notre part, ces suppositions nous ont toujours paru sans le moindre fondement; mais nous sommes heureux que les faits viennent leur donner un si puissant démenti.

« A côté de ce premier caractère des Meetings anglais, nous en voyons un second qui n'est pas moins digne de remarque et d'estime. Quelque évidente que fût la question, et quoique le bon sens suffît à la résoudre, il restait cependant, dans bien des détails, matière à discussion, comme pour toutes les affaires. On vient de voir, par le récit de ces réunions publiques, ce qu'a été cette discussion. Les longs extraits que nous avons donnés des comptes rendus des Meetings, d'après les journaux des différentes localités, démontrent que la question de Suez a été débattue dans ces assemblées de

commerçants comme elle pourrait l'être au Parlement. Les armateurs, les négociants, les manufacturiers, les capitalistes de la Grande-Bretagne étaient certainement les juges les plus sévères auxquels nous pussions nous adresser. Ils se sont montrés en même temps les juges les plus compétents et les plus éclairés. De notre part, l'enquête préparatoire, scientifique et technique, avait été poussée aussi loin qu'elle pouvait l'être; de leur part, l'enquête commerciale et maritime a été aussi approfondie que les intérêts du monde entier le réclament. La science avait prononcé avec l'autorité qui s'attache à ses décisions. Une autorité, si ce n'est plus haute, du moins plus efficace, vient de prononcer à son tour : c'est l'autorité de la pratique, attestant que l'ouverture du canal de Suez, réunissant la Méditerranée à la mer Rouge, répond à un immense besoin, et que tout retard à l'établissement de cette communication nouvelle est un tort véritable fait à toutes les nations civilisées.

« Ainsi, compétence et loyauté, voilà ce que nous trouvons et ce que nous admirons dans les Meetings anglais.

« Ajoutez-y leur unanimité, qui est une garantie de plus, non pas seulement de la puissance que doi-

vent avoir leurs résolutions, mais de la vérité désormais indiscutable de ces résolutions. Est-il possible à aucun esprit de bonne foi de croire que dix-huit Meetings anglais se soient trompés sur un intérêt anglais? Et quand tous ont répondu d'un bout au Royaume-Uni à l'autre avec cette admirable concordance, ne nous est-il pas permis d'affirmer sans la moindre hésitation, en nous appuyant sur ces adhésions invincibles, que la vérité est de notre côté? Ce n'est pas nous ici qui sommes juges dans notre propre cause, position toujours un peu suspecte, quelque respectable qu'elle soit dans bien des cas; ce sont des juges que rien ne pourrait corrompre et dans l'opinion desquels aucune divergence ne s'est produite.

« Nous ne voulons pas exagérer notre succès; car il serait assez difficile de l'exagérer, puisqu'il a été aussi complet que possible. Mais nous pouvons à bon droit nous en sentir honorés. Nous pouvons remercier l'intelligence d'un grand peuple d'avoir si bien compris une œuvre qui, au fond, est faite pour lui plus que pour personne, mais qu'on lui représentait comme un danger, et comme un piége tendu par des rivalités hostiles. Il n'est rien de tel que la discussion publique pour dissiper des nuages

pareils; aussi nous espérons bien sincèrement que la politique entendra enfin cet appel, et qu'elle n'hésitera point à ratifier ce qu'un journal anglais nommait récemment avec beaucoup de raison et d'esprit : « PLÉBISCITE sur la question de Suez. »

Le triomphe de M. Ferd. de Lesseps avait été éclatant dans tout le Royaume-Uni, et l'opinion publique en avait reçu la plus vive impression. Aussi M. Ferdinand de Lesseps, en adressant le recueil des Meetings anglais aux deux chambres du Parlement, pouvait leur dire dans une dédicace qui fit alors sensation :

« Milords et Messieurs,

« Je vous dédie individuellement et je soumets à vos illustres assemblées les pages suivantes. Elles contiennent l'exact résumé des délibérations et des résolutions des principales villes du Royaume-Uni, où les corporations commerciales et municipales ont régulièrement, et sous la présidence de leurs autorités élues, manifesté l'expression de leur opinion sur les intérêts du commerce, de la marine et des colonies britanniques, dans la question du projet de l'ouverture de l'isthme de Suez, au moyen d'un canal maritime destiné à réunir, sans obliga-

tion de transborder les marchandises, la Méditerranée à la mer Rouge.

« Rassuré maintenant sur l'opinion si compétente des commerçants, armateurs et manufacturiers de l'Angleterre, et au moment de poursuivre l'exécution de l'entreprise en faveur de laquelle je ne réclame la protection ou le concours exclusif d'aucun gouvernement, je m'adresse avec toute confiance, pour faire cesser l'opposition de l'ambassadeur britannique à Constantinople, aux corps politiques d'un pays libre qui, dans d'autres circonstances, ont déjà eu la gloire de placer au-dessus de toute considération d'intérêts privés ou de rivalités nationales, les grands principes de la civilisation et de la liberté commerciale. »

« FERDINAND DE LESSEPS. »

C'est cependant en présence de ces manifestations si honorables et si claires du commerce anglais, que lord Palmerston est venu attaquer l'entreprise du canal de Suez, dans des termes que nous aurons bientôt à qualifier. Il y avait à peine quinze jours que le dernier des Meetings, celui de Londres, avait voté sa résolution d'adhésion pareille aux résolutions de tous les autres, que le premier ministre

crut devoir tenir à la tribune un langage que la presse européenne tout entière, et que la presse anglaise elle-même a dû blâmer.

Mais avant d'en venir à exposer la lutte avec toutes ses péripéties, tantôt violentes, tantôt assez ridicules, achevons le tableau des adhésions et terminons par notre France. M. Ferdinand de Lesseps a consulté les Conseils généraux et les Chambres de commerce, comme il avait consulté les Meetings anglais; et c'est dans la session de 1857 qu'on lui a répondu.

Soixante et seize Conseils généraux ont émis un vœu en faveur du canal de Suez.

Ce sont, en ne faisant que les citer par ordre et par noms de départements :

1. Ain.
2. Allier.
3. Alpes (Basses-).
4. Ardèche.
5. Ardennes.
6. Aube.
7. Aveyron.
8. Bouches-du-Rhône, et le Conseil municipal de la ville de Marseille.
9. Calvados.
10. Cantal.
11. Charente.
12. Charente-Inférieure.
13. Cher.
14. Corrèze.
15. Corse.
16. Côte-d'Or.
17. Creuse.
18. Dordogne.
19. Doubs.
20. Drôme.
21. Eure.
22. Eure-et-Loir.

23. Gard.
24. Garonne (Haute-).
25. Gers.
26. Gironde.
27. Hérault.
28. Ille-et-Vilaine.
29. Indre.
30. Indre-et-Loire.
31. Isère.
32. Jura.
33. Landes.
34. Loire.
35. Loire-Inférieure.
36. Loire (Haute-).
37. Loiret.
38. Lot.
39. Lot-et-Garonne.
40. Lozère.
41. Maine-et-Loire.
42. Manche.
43. Meurthe.
44. Meuse.
45. Morbihan.
46. Moselle.
47. Nièvre.
48. Nord.
49. Oise.
50. Orne.
51. Pas-de-Calais.
52 Puy-de-Dôme.
53. Pyrénées (Basses-).
54. Pyrénées (Hautes-).
55. Pyrénées-Orientales.
56. Rhin (Bas-).
57. Rhin (Haut-).
58. Rhône.
59. Saône (Haute-).
60. Saône-et-Loire.
61. Sarthe.
62. Seine.
63. Seine-et-Marne.
64. Seine-et-Oise.
65. Seine-Inférieure.
66. Sèvres (Deux-).
67. Somme.
68: Tarn.
69. Tarn-et-Garonne.
70. Var.
71. Vaucluse.
72. Vendée.
73. Vienne.
74. Vienne (Haute-).
75. Vosges.
76. Yonne.

Quant aux Chambres de commerce, elles sont au nombre de cinquante-deux sur cinquante-trois.

Les voici par noms de villes :

1. Abbeville.
2. Alger.
3. Amiens.
4. Angers.
5. Arras.
6. Avignon.
7. Bar-le-Duc.
8. Bastia.
9. Bayonne.
10. Besançon.
11. Bône.
12. Boulogne-sur Mer.
13. Brest.
14. Calais.
15. Cherbourg.
16. Clermond Ferrand.
17. Dieppe.
18. Dijon.
19. Dunkerque.
20. Fécamp.
21. Granville.
22. Gray.
23. Honfleur.
24. La Rochelle.
25. Laval.
26. Lille.
27. Lyon.
28. Marseille.
29. Metz.
30. Montpellier.
31. Morlaix.
32. Mulhouse.
33. Nancy.
34. Nantes.
35. Nîmes.
36. Oran.
37. Orléans.
38. Paris.
39. Reims.
40. Rouen.
41. Saint-Brieuc.
42. Saint-Dizier.
43. Saint-Étienne.
44. Saint-Malo.
45. Saint-Omer.
46. Saint-Quentin.
47. Strasbourg.
48. Toulon.
49. Toulouse.
50. Tours.
51. Troyes.
52. Valenciennes.

Citons pour terminer, et afin de commettre le moins d'omissions possible, les Chambres de commerce de Nice, de Bologne, de Patras, de Calamès,

de Syra, de Trieste, de Venise, la Chambre de commerce de Malte, dont M. Giovanni Sciortino est le secrétaire, le congrès agricole de Voghéra en Piémont, les conseils provinciaux de Gênes et de Chiavari, l'adresse du clergé de Syrie, des différents rites, à M. Ferdinand de Lesseps; la Compagnie française des messageries impériales, assurant aux employés du canal de Suez qui voyageront sur ses paquebots, une réduction très-forte dans le prix des places; la Compagnie russe de Commerce et de navigation à vapeur, garantissant également une réduction sur tous les matériaux qu'elle transporterait pour le canal maritime.

Que d'adhésions! que de sympathies de tous les points de l'horizon! quelle affaire en a jamais autant réuni! Et n'est-ce pas un signe en quelque sorte providentiel?

Pour faire mieux comprendre la signification et l'ardeur de ces ovations nombreuses dont M. F. de Lesseps a été l'objet, partout où il s'est présenté, nous rappellerons les plus récentes, celles d'Odessa, de Trieste et de Venise, au mois d'août dernier.

Nous empruntons le récit du *Journal d'Odessa*, 9 août dernier :

« La Russie, par son caractère généreux, n'a pu être indifférente, dit ce journal, au projet du percement de l'isthme de Suez, à cette œuvre qui sera le haut fait de la civilisation du XIXe siècle, si fécond déjà en grandes et utiles découvertes.

« La Compagnie de navigation à vapeur et de commerce, à peine établie, a offert, par l'entremise de son directeur fondateur, de transporter sur ses bateaux, à prix réduits, tout le matériel nécessaire au percement de l'isthme de Suez; M. de Lesseps vient aujourd'hui témoigner sa reconnaissance à M. Novosselski pour cette offre fraternelle.

« De même que les anciens Doges, qui, du haut de leur superbe *Bucentaure*, épousaient l'Adriatique en signe de leur domination sur les mers, c'est sur les flots, c'est à bord du plus beau bateau de la Compagnie, en vue d'une jeune cité commerçante, que les deux fondateurs des deux entreprises, dont la mer est l'élément, devaient recevoir les vœux de tous ceux qui s'intéressent aux nobles et grandes œuvres. Et c'est à bord du magnifique bateau *le Wladimir*, pavoisé des pavillons de toutes les nations, que fut donné un splendide banquet à M. de Lesseps. Nous n'entrerons pas dans les détails de cette fête magnifique. Nous dirons seulement qu'à

ce banquet, auquel assistaient S. E. le gouverneur général de la Nouvelle-Russie et de la Bessarabie, M. le comte Strogonoff, M. l'aide de camp général de Bezak, M. le baron Mestmacher, faisant les fonctions de gouverneur de la ville d'Odessa, M. Yourieff, directeur de la Banque impériale de Saint-Pétersbourg, ainsi que d'autres notabilités, le corps consulaire, le haut commerce et les employés supérieurs de la Compagnie, le commandant et les officiers du bateau, les marques d'une vive et cordiale sympathie accueillirent la présence de M. de Lesseps.

« Au dessert, M. Novosselski proposa le toast suivant :

« Messieurs,

« Je suis heureux de fêter, au nom de la Société russe de navigation et de commerce, l'arrivée au milieu de nous de M. de Lesseps, le fondateur d'une entreprise qui a une importance universelle, d'une entreprise qui présente le plus haut intérêt pour la Russie, et promet un grand et nouveau développement à l'activité de notre pavillon commercial.

« Qui de nous, Messieurs, ne connaît pas l'immense valeur du projet de percement de l'isthme de

Suez? Qui de nous n'a pas suivi avec le sentiment du plus vif intérêt chaque pas de M. de Lesseps, qui oppose à tous les obstacles la noble et constante énergie d'un homme inspiré et enthousiasmé par l'amour du bien public, et par le triomphe d'une grande et belle idée? Honneur à M. de Lesseps, honneur à l'illustre et grande nation qui le compte au nombre de ses citoyens!

« Persuadé d'être le fidèle interprète de vos sentiments, Messieurs, je vous propose un toast chaleureux, aussi bien au triomphe de la cause de M. de Lesseps, qui est la cause de la civilisation, qu'en l'honneur de notre généreux hôte! — A la santé de M. de Lesseps! »

« Les plus vives acclamations accueillirent ce toast, auquel M. de Lesseps répondit en ces termes:

« Avant de répondre au discours qui vient d'être prononcé, permettez-moi, Messieurs, d'avoir l'honneur de porter la santé de S. M. l'Empereur Alexandre : A S. M. l'Empereur! Hourras et acclamations.) »

« M. de Lesseps reprend:

« L'auguste souverain de la Russie a compris dès le début de son règne que la puissance de son vaste empire ne pouvait être fondée que sur la prospé-

rité, le bien-être et le progrès de sa population, et que c'était par les voies de communication que ses desseins généreux et civilisateurs pourraient être accomplis. Mais si dans d'autres temps ses prédécesseurs ont trouvé et si lui-même trouverait au besoin d'illustres généraux pour commander des armées, il fallait surtout qu'il fût secondé dans sa tâche pacifique et bienfaisante par un de ces vaillants et habiles généraux de l'industrie moderne, dont les victoires ne coûtent point de larmes. Nous sommes dans ce moment les hôtes de cet homme dévoué et intelligent, qui, jeune encore mais plein d'ardeur pour le bien de ses semblables, a su inscrire sur le glorieux drapeau de ses campagnes pacifiques : *Compagnie russe de navigation à vapeur*, noble entreprise qui, sous le patronage impérial, se montre déjà l'émule des plus anciennes et des plus puissantes associations maritimes. On lit aussi sur ce drapeau : *Compagnie de navigation à vapeur de la mer Caspienne et sa réunion à la mer Noire par la jonction du Don et du Volga*, cette magnifique artère commerciale de la Russie, qui, avec ses canaux et affluents, transporte annuellement de Saint-Pétersbourg à Astrakan six millions de tonnes de marchandises.

« Je propose un toast en l'honneur de M. Novosselski, qui a bien voulu me promettre d'être en Russie, avec M. Mahs, un des coopérateurs et des soutiens de l'entreprise universelle du canal de Suez. »

Ces simples et belles paroles furent accueillies avec enthousiasme, un hourra prolongé leur répondit. Un autre toast fut proposé à la prospérité du beau bateau *le Wladimir*.

« Tel a été le premier accueil qui a été fait à M. de Lesseps à son arrivée en Russie. Si nous sommes flattés de le voir parmi nous, nous nous réjouissons aussi en pensant que chaque pas qu'il fait en Europe *creuse les sables séculaires* en Égypte. »

A ce premier banquet de la grande Compagnie de commerce et de navigation à vapeur en succédaient deux autres : celui du corps commercial tout entier, où M. le conseiller Loghinoff portait la parole, et celui du club de la noblesse, où M. le colonel Ganghardt et M. Kassinoff, maréchal de la noblesse, prononçaient des discours remarquables.

Voilà pour le commerce d'Odessa.

A Trieste, à Venise, quand M. Ferdinand de Lesseps revint de Constantinople, la réception fut

aussi chaleureuse, et voici deux lettres que nous citons d'après le journal *l'Isthme de Suez*[1].

« Trieste, 27 août 1858.

« Hier, la Chambre de commerce de notre ville, convoquée par M. Vico, président, s'était réunie pour recevoir M. Ferdinand de Lesseps, qui arrivait de Constantinople sur le paquebot qui amenait aussi de Corfou sir John Young, le Lord haut-commissaire des îles Ioniennes. M. Vico avait été prévenu de l'arrivée de M. Ferdinand de Lesseps par M. Parisini, l'agent de la grande maison Revoltella. La Chambre s'est assemblée à sept heures du soir, en présence du podesta, ou maire de la ville. Le fauteuil d'honneur avait été réservé à M. Ferdinand de Lesseps, qui, sur l'invitation du président, a pris la parole pour exposer quel est l'état actuel de sa grande entreprise, à laquelle notre ville porte naturellement un si vif intérêt. M. Ferdinand de Lesseps a déclaré qu'après l'achèvement de toutes les études et de tous les travaux préliminaires, le moment d'agir était venu. Il a donné lecture de plusieurs parties très-importantes de sa correspon-

1. *L'Isthme de Suez*, journal de l'union des deux mers, numéro du 10 septembre 1858.

dance, et entre autres de la circulaire adressée au représentant de la Compagnie universelle du canal de Suez dans notre ville, l'honorable M. P. Revoltella. Il paraît, d'après cette correspondance, que M. Ferdinand de Lesseps est sur le point de former la Compagnie universelle qui doit accomplir les travaux du canal de Suez, et le conseil d'administration qui doit en diriger l'exécution.

« C'est une grande nouvelle qui nous a été donnée, et vous pouvez juger du plaisir qu'elle a causé à nos négociants. Voilà certainement quarante ans que l'Autriche travaille à l'ouverture de l'isthme de Suez, et que l'illustre M. de Metternich a fait tous ses efforts pour réaliser ce grand dessein. Trieste tirerait un immense profit de cette communication nouvelle entre l'Europe et l'Asie, et je vous laisse à penser si le Lloyd autrichien désire cet accroissement de sa prospérité.

« M. Ferdinand de Lesseps nous a quittés le soir même pour se rendre à Venise par le paquebot qui part à minuit. Il y sera demain matin vers cinq ou six heures.

« Agréez, etc. »

« Venise, 28 août 1858.

« Nous avons été fort heureux de recevoir hier M. Ferdinand de Lesseps, qui, à son retour de Constantinople, a voulu passer par Trieste et par Venise, attention dont nous avons été très-touchés. Le télégraphe nous avait avertis de sa présence à Trieste; et dès le matin, à l'arrivé du paquebot, des délégués de la Chambre de commerce sont allés au-devant de lui en gondole, pour l'inviter à une séance qui devait avoir lieu à deux heures de l'après-midi, et à un banquet pour le soir.

« La séance a été ouverte à deux heures, en effet, par M. Réali, président, qui était venu chercher M. Ferdinand de Lesseps et qui l'a introduit. On était réuni dans le Palais ducal de la place Saint-Marc. Le délégué du gouvernement autrichien assistait à la séance. M. de Lesseps, invité à prendre la parole, s'est exprimé en italien. Il a rappelé que la question de l'ouverture de l'isthme de Suez avait été jadis agitée plus d'une fois dans ces lieux, et qu'au début du XVIe siècle la République avait songé à cette entreprise, pour s'assurer toute prépondérance sur ses heureux rivaux qui venaient de passer le cap de Bonne-Espérance. Malheureusement

les temps n'étaient pas venus, et au XVIe siècle la question était prématurée. Aujourd'hui, au contraire, elle est mûre pour tous les peuples, et Venise peut espérer y prendre une part considérable. Toutes ces explications de M. de Lesseps, accompagnées de la lecture de documents sur l'état actuel de la question, ont eté accueillies avec enthousiasme. De nombreuses questions ont été adressées à M. Ferdinand de Lesseps, et il s'est empressé d'y répondre avec les détails les plus précis.

« M. Réali, qui a accepté d'être à Venise le représentant de la Compagnie universelle du canal de Suez, a déclaré que la liste des souscriptions demandées par Venise s'élevait déjà au-dessus du chiffre attribué à cette ville.

« A l'issue de la séance, des remercîments ont été adressés à M. Ferd. de Lesseps.

« Le soir, un banquet cordial a réuni tous les membres de la Chambre de Commerce à l'hôtel Saint-Marc. Le podesta de Venise avait placé M. de Lesseps entre lui et M. le président de la Chambre. Deux toats, portés par M. le podesta et M. Réali au succès du canal de Suez, ont été couverts d'applaudissements, et les orateurs ont surtout insisté sur le caractère cosmopolite et vraiment universel que

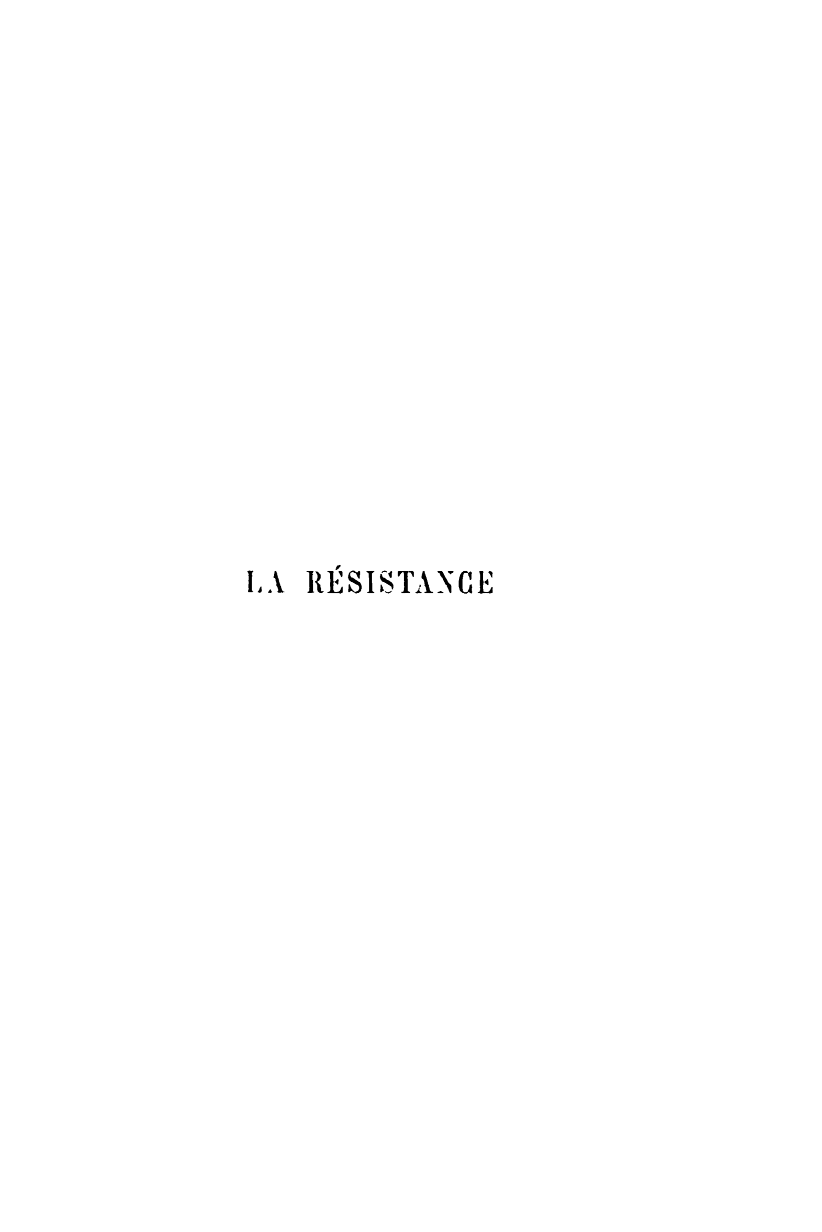
M. Ferd. de Lesseps avait su conserver à son entreprise. M. de Lesseps a porté un toast à la prospérité renaissante de Venise. La promptitude des communications, accrue d'une manière merveilleuse par les chemins de fer et les télégraphes électriques, permet aujourd'hui les espérances les plus illimitées. Toutes les nations européennes sont solidaires les unes des autres, et Venise va reprendre sa place dans ce vaste concours d'efforts et de progrès.

« M. Ferd. de Lesseps nous a quittés vers neuf heures du soir pour prendre le chemin de fer de Milan. Sa visite, toute courte qu'elle a été, nous a fait une impression profonde, et elle nous laissera de durables souvenirs. Venise ne peut jamais oublier son passé; et sa gloire si longue et si éclatante lui cause à la fois des regrets et la stimule plus que vous ne pourriez croire à des entreprises nouvelles qui puissent la ranimer et la faire revivre. De là la popularité du canal de Suez parmi nous, et les espérances prochaines qu'il nous donne. Venise, sans redevenir ce qu'elle fut jadis, peut encore avoir de bien beaux jours, et c'est cette aurore d'un temps nouveau que M. Ferd. de Lesséps est venu nous annoncer. Puissent ses projets se réaliser, et nos vœux

les plus chers s'accomplir dans un avenir peu éloigné! »

Nous pourrions, si nous le voulions, multiplier les exemples. Ceux là suffisent. Depuis quatre années, cet enthousiasme s'est manifesté dans tous les pays, sous toutes les formes ; et constance bien rare dans les choses humaines, il ne s'est pas un instant démenti ; même il n'a fait que s'accroître. C'est le privilége des idées vraies.





LA RÉSISTANCE

LA RÉSISTANCE.

Quittons maintenant les régions sereines de la science et les discussions pacifiques où tout le monde est du même avis. Venons-en à la lutte pour exposer les phases diverses qu'elle a présentées, et qui nous offriront parfois des épisodes instructifs et même assez amusants.

Nous avons dit plus haut que, dès le commencement de 1855, lord Strattford de Redcliffe, ambassadeur d'Angleterre à Constantinople, avait eu à peine connaissance du projet de M. Ferd. de Lesseps et de l'acte de concession de S. A. le vice-roi d'Égypte, qu'il s'y était opposé. Il avait mis son véto sur la ratification de S. H. le sultan. Cette passion de l'ambassadeur était partagée à Londres par

le premier ministre, lord Palmerston ; et dès la première visite que M. Ferd. de Lesseps lui rendit en avril 1855, il put s'en convaincre personnellement de la manière la plus certaine. C'était à un adversaire implacable qu'on allait avoir affaire. Cependant cette hostilité ne devait pas éclater sur-le-champ; et toute l'année 1855 s'écoulait sans qu'elle crût devoir se révéler.

Le premier symptôme indirect qu'on en eût fut un article très-important de la *Revue d'Édimbourg*, numéro de janvier 1856. Cet article fort remarquable, quoique fort hostile, passa pour être dû à une inspiration ministérielle, et nous croyons qu'on ne se trompait pas. Il mérite qu'on l'analyse, parce qu'il a tenu une grande place dans la polémique, et parce qu'on l'invoque même encore quelquefois.

Les objections de la *Revue d'Édimbourg* étaient purement commerciales et techniques ; et par un scrupule de libéralisme traditionnel qui l'honore, elle tenait à déclarer hautement que ce serait une indignité et un déshonneur pour l'Angleterre de faire au canal de Suez par rivalité nationale la moindre objection politique.

« Nous ne pourrions imaginer, disait-elle, une « politique plus absurdement illibérale que celle « qui prétendrait fermer à l'humanité entière une « des grandes avenues du commerce du monde, « dans la vue de flatter une théorie chimérique « d'influence rivale, et nous déclarons hautement « répudier tout sentiment de cette espèce comme « entièrement indigne de nous et de notre pays. » Depuis lors, la *Quaterly-Review* s'est jointe à la *Revue d'Édimbourg* pour cette noble protestation.

La *Revue d'Édimbourg* ajoutait même, avec non moins de bon sens, que l'Angleterre est le pays qui, sans aucune comparaison, profiterait le plus largement du canal de Suez; que, restant maîtresse de la mer, elle n'avait absolument rien à craindre du canal comme instrument de guerre; et que si le canal avait la dixième partie des avantages qu'y supposaient les auteurs du projet, un ministre anglais serait parfaitement fondé à proposer que l'Angleterre, pour qui la question est vitale, se chargeât d'exécuter ce beau travail à elle toute seule et à ses frais.

Mais la *Revue d'Édimbourg* ne s'en opposait pas moins au canal, et elle mettait tous ses soins à démontrer qu'il était impossible, et de plus qu'il était inutile. Elle en prouvait l'impossibilité en disant

que des jetées en mer de 5731 mètres à Suez et de 8045 mètres à Péluse, n'étaient pas exécutables; qu'il y avait 80 brasses de vase dans le golfe de Péluse, où on ne pourrait naviguer; qu'il y avait dans tout le parcours de l'isthme du roc vif, qu'il n'y aurait pas moyen de creuser; que les écluses du canal seraient une entrave à la navigation ; que jamais l'Égypte n'aurait assez de bras pour ce travail, puisqu'elle ne pouvait même pas curer ses canaux actuels, entre autres le Mahmoudieh, etc., etc.

Voilà pour l'impossibilité. Quant à l'inutilité, elle n'était pas moins manifeste. Si le canal était fait, on ne pourrait pas s'en servir; car la mer Rouge n'est pas navigable, comme saint Jérôme l'atteste; le canal ne pourrait par recevoir des navires comme *le Léviathan;* donc il ne serait bon à rien; il n'aura pas des revenus suffisants; à sa place, le chemin de fer qui va être achevé du Caire à Suez est tout ce qu'il faut. La correspondance postale telle qu'elle est organisée maintenant suffit très-bien, et il n'est pas besoin d'une rapidité plus grande pour les marchandises.

La *Revue d'Édimbourg* déclarait donc la question du canal de Suez une de ces « questions oiseuses » qui peuvent occuper les cerveaux creux de quel-

ques théoriciens; et avant que les ingénieurs s'en mêlent, il faut qu'un tribunal commercial soit consulté; ce tribunal, selon elle, ne manquerait pas de condamner le projet du canal, comme une pure rêverie sans aucun avantage pour le commerce du monde.

Les lecteurs qui ont eu la bonté de nous suivre dans tout ce que nous avons déjà dit, doivent voir assez clairement ce que valent les arguments de la *Revue d'Édimbourg* et les prétendus faits avancés par elle. Le tribunal commercial a prononcé, en effet, comme elle le désirait; et la *Revue d'Edimbourg* sait mieux que personne, sans doute, ce qu'ont dit les Meetings, dont un des plus remarquables s'est tenu dans Édimbourg même. Les jetées de 5731 et 8045 mètres doivent en avoir 2000 et 3500; l'eau dans le golfe de Péluse est parfaitement limpide, et elle ne contient ni vase ni sable; il n'y a pas une pierre dans tout le parcours de l'isthme, loin qu'il s'y trouve du roc vif; le canal n'aura pas d'écluses; l'Égypte aura des bras pour le creuser, si on lui en demande, puisqu'elle a trouvé sans peine 115 000 hommes pour curer le Mahmoudieh sur 20 lieues de long en trois semaines. Enfin la mer Rouge, dont saint Jérôme n'a jamais

vu les côtes, est très-navigable; et M. le capitaine Harris, de la marine britannique indienne et membre de la Commission internationale, a déclaré devant la Commission et devant le Meeting de Londres que la mer Rouge valait mieux que la Méditerranée, l'Adriatique ou la Manche. Or, M. le capitaine Harris a le droit d'avoir un avis; car il a fait 70 fois la traversée de la mer Rouge dans 35 voyages.

Cette première campagne contre le canal de Suez n'était pas fort heureuse; et la *Revue d'Édimbourg* avait tiré trop tôt et tiré fort mal, parce qu'elle n'avait pas même eu la patience d'attendre le résultat de l'exploration de la Commission internationale en Égypte. M. Barthélemy Saint-Hilaire a répondu à la *Revue d'Édimbourg*, et sa réfutation a paru péremptoire, appuyée sur des faits qu'il était impossible de contester [1].

Cependant le cabinet anglais, peu confiant dans le secours que lui apportaient ses défenseurs d'Édimbourg, avait toujours les yeux ouverts, et dès que le rapport sommaire de la Commission inter-

1. La réponse de M. Barthélemy Saint-Hilaire a d'abord paru dans *la Revue britannique*, numéro d'avril 1856, et elle a été reproduite dans les Documents, 2e série, p. 197 et suiv. Une revue anglaise, *the Monthly Review*, a aussi très-bien réfuté la *Revue d'Édimbourg*.

nationale fut publié, en janvier 1856, il s'occupa des moyens de le combattre. Les sondages dans la baie de Péluse accusaient un résultat auquel on ne s'attendait pas. 10 mètres de profondeur à 2300 mètres de la plage dans la baie de Dibeh! Le canal était donc possible; et il pouvait déboucher dans la Méditerranée. L'Amirauté se hâta de vérifier ces chiffres de la Commission, dont elle aurait bien voulu douter. La corvette *le Tartarus* reçut ordre d'aller recommencer les sondages dans la baie de Péluse. L'ordre n'avait pas été publié; mais un journal de Liverpool, le *Daily Post*, ne tarda pas à le divulguer. Le capitaine Mansell, commandant *le Tartarus*, resta sur la rade de Péluse du 25 avril 1856 au 5 juillet suivant, et il y fit les travaux dont il était chargé. Cette exploration confirma toutes les données de la Commission internationale; et on peut le voir par la carte fort utile qu'a publiée le capitaine Mansell en 1858. Cette carte est le seul profit de cette vérification, dont l'amirauté anglaise avait espéré sans doute toute autre chose.

Pour le cabinet anglais, c'était un échec assez mortifiant; il essaya de le réparer par une invention qui ne fut pas plus heureuse. La voici.

Depuis 1839, c'est-à-dire depuis près de trente

ans, le major général Chesney s'était occupé avec la persévérance et l'énergie la plus rare de trouver une route entre la Méditerranée et le golfe Persique pour aller directement aux Indes. L'idée n'était peut-être pas très-juste, puisque, sans parler des dangers du chemin, même sur l'Euphrate, il y avait nécessairement de nombreux transbordements qui devaient rendre le trafic aussi difficile que coûteux. Mais peu importe ; le major général Chesney avait dévoué à cette idée son temps, sa santé, sa fortune, ses biens, sa vie tout entière. Le Parlement même en 1837 lui avait alloué une somme de 500 000 fr. pour l'aider dans ses recherches et dans ses publications.

Le cabinet anglais eut donc la pensée, après la mission du *Tartarus* en juillet 1856, de faire revivre le chemin par la vallée de l'Euphrate ; et, comme les choses font des progrès avec le temps, au projet primitif de M. Chesney, on ajouta un chemin de fer qui devait aller de Souédié sur la côte de Syrie à Bassora, sur le Shat-el-Arab. Un chemin de fer sur 400 lieues de désert, dans un pays parcouru par des hordes féroces et indomptables, c'était fort étrange ; mais lord Palmerston, secondé de lord Clarendon, voulut faire cet essai au risque d'é-

choquer encore. Le ministre des affaires étrangères pressa donc la formation d'une Compagnie pour la construction d'un chemin de fer allant directement aux Indes par la vallée de l'Euphrate ; et les journaux racontèrent bientôt que, dans une entrevue du 26 août 1856, lord Clarendon avait gourmandé la Compagnie qui, suivant lui, ne montrait pas assez d'activité.

Cependant M. Andrew, qui en était le président, cherchait à s'entendre avec M. Mussurus, l'ambassadeur turc à Londres. Mais c'était à Constantinople surtout que la négociation devait se poursuivre ; et M. le général Chesney, qui se croyait sur le point de réaliser l'espoir de sa vie entière, ne tarda point à se rendre sur les lieux avec M. Mac Neill, l'ingénieur en chef de la Compagnie. Mais les choses ne devaient point aller à Constantinople aussi vite et aussi aisément qu'on s'y attendait, bien que lord Stratford de Redcliffe y employât toute son influence et toute son activité.

En effet, ce qu'on demandait à la Porte était exorbitant. On voulait lui arracher une garantie de 6 pour 100 sur le capital d'un chemin qu'elle ne demandait pas et dont on ne savait pas le prix. Outre que le taux de la garantie était énorme, il se

pouvait en outre que la somme à payer un jour par la Porte le fût bien davantage encore; et, comme 400 lieues de chemin de fer dans le désert pouvaient bien parfaitement coûter 300 millions de francs, c'était peut-être 18 millions dont la Turquie allait grever ses finances déjà bien délabrées. Elle résista donc de toutes ses forces; et ses plaintes, qui transpirèrent bientôt en Europe, y furent vivement approuvées, même par le *Times*, qui eut le bon goût de ne pas se joindre à cet égorgement. Lord Strattford n'en poursuivait pas moins sa pointe; et, une dépêche télégraphique de sa part, annonçant la concession du Sultan, fut communiquée aux journaux de Londres dans le courant de novembre 1856. Seulement, la nouvelle était prématurée, et la concession ne fut arrachée, avec plusieurs autres du même genre, que deux mois plus tard.

Mais cette concession, même quand elle vint, n'était pas du tout ce qu'on voulait. La Porte, effrayée et du taux de la garantie et de l'abandon qu'elle allait faire d'une partie de l'Empire, trouva une échappatoire assez adroite. Elle ne concéda qu'une partie du tronçon de Souédié à Jaber-Castle sur l'Euphrate, et elle limita sa responsabilité à 1 500 000 fr. C'était déjà bien assez. On se mit donc

à l'œuvre ; et des ingénieurs, MM. John Mac Neill et Howe, furent envoyés pour les travaux préliminaires de la première section de Souédié à Alep, déjà parcourue par M. le général Chesney. Mais bientôt on s'aperçut qu'on entreprenait une œuvre absolument stérile ; et si déjà le chemin de l'Euphrate était coté à la Bourse de Londres, cela ne voulait pas dire qu'il pût être effectivement construit sur le sol qu'il devait traverser. En effet, MM. Mac Neill fils et Howe, qui avaient déjà planté des jalons sur les cinq lieues qui séparent Souédié d'Antioche, furent tout à coup rappelés au milieu d'avril 1857, et ils s'embarquèrent à Alexandrette avec tous leurs instruments, à la stupéfaction des gens du pays, qui ne pouvaient comprendre un si brusque départ.

A Londres, on le comprenait mieux ; car la Compagnie de l'Euphrate ne pouvait trouver de fonds, et les actionnaires, habituellement si faciles, ne venaient pas. Le prospectus même de M. Andrew n'avait pu les séduire, bien qu'il fût appuyé d'une assez forte brochure. Dans les Indes c'était encore bien pis ; et les négociants de Bombay et ceux de Calcutta, pour qui ce chemin par la vallée de l'Euphrate semblait fait tout exprès, s'étaient montrés les plus hostiles de tous. A quoi servirait un chemin

où il y aurait quatre, cinq ou six transbordements? et où le fret de Bombay à Londres ne coûterait pas moins de 40 livres sterling par tonne? L'éloquence de M. Andrew n'y pouvait rien, et il ne persuada personne.

C'était là un échec plus rude pour le cabinet anglais que la mission secrète du *Tartarus*; et ce qu'il y avait de plus piquant, c'est que la Compagnie universelle du canal de Suez, contre laquelle on essayait de diriger cette concurrence, s'était montrée très-favorable au projet du chemin de fer de l'Euphrate. Les deux voies, loin de se nuire, lui paraissaient très-compatibles; car il était bien clair que si le chemin de fer par la vallée de l'Euphrate devait un jour transporter des voyageurs, il ne transporterait certainement jamais 3 ou 4 millions de tonnes de marchandises réservées exclusivement à la voie de mer et au canal de Suez.

Avec le chemin de l'Euphrate, tombait aussi le télégraphe électrique qui devait le suivre jusqu'aux Indes, et pour lequel on s'était hâté d'abandonner un autre projet de télégraphe électrique très-praticable qui devait passer par la mer Rouge, Aden et Kourrachi, et dont MM. Gisborne frères s'occupaient depuis deux ans.

Les choses en étaient là, et les travaux à peine commencés du chemin de fer de l'Euphrate venaient d'être interrompus, quand M. Ferdinand de Lesseps alla consulter les Meetings anglais, et obtint auprès d'eux le succès qu'on vient de voir.

On apprenait en même temps en Europe l'occupation de Périm à l'entrée du détroit de Bab-el-Mandeb, par les troupes de la Compagnie des Indes. Quelles que soient les conséquences que puisse avoir cette prise de possession d'un territoire qui semble appartenir à la Porte et faire partie du domaine ottoman, chacun vit dans cet acte (14 février 1857) une garantie saisie par le gouvernement anglais contre la prochaine ouverture de l'isthme de Suez. Il est impossible en effet d'y voir autre chose ; et si l'Angleterre a repris Périm qu'elle avait déjà occupée en 1799, lors de l'expédition d'Égypte, c'est qu'elle prévoit dans le fond du golfe arabique des événements qu'elle veut être en mesure de dominer. Quoi qu'il en soit, la prise de Périm causa en Europe une sensation qui depuis 18 mois ne s'est pas encore calmée, et dont le retentissement sera bien long encore.

Cependant le triomphe de M. Ferdinand de Lesseps auprès des Meetings anglais devait avoir de l'é-

cho dans le sein du Parlement ; et il était impossible qu'un fait aussi expressif se passât dans le pays sans que la tribune politique ne s'en inquiétât. De plus, la Chambre de Newcastle, très-prononcée dans son enthousiasme pour le canal de Suez, avait adressé le 28 mai un mémoire spécial au premier ministre, et ses délégués l'avaient entretenu. Il fallait bien rompre le silence, quoiqu'on voulût le garder encore quelque temps ; et, le 7 juillet 1857, M. Henri Berkeley, représentant de Bristol, autre ville non moins ardente que Newscastle, interpella lord Palmerston, qui, quelques jours auparavant, avait fait tout ce qui dépendait de lui pour empêcher le Meeting de Londres.

Mais ces détails sont trop importants pour que nous ne reproduisions pas ici textuellement l'interpellation de M. Henry Berkeley et la réponse du premier ministre. Nous faisons notre traduction sur le compte rendu du *Times*.

« M. H. Berkeley. Je demande au premier lord de la Trésorerie (lord Palmerston) si le gouvernement de Sa Majesté veut bien user de son influence auprès de S. H. le Sultan, afin d'appuyer le vice-roi d'Égypte dans la sanction qu'il sollicite de la Sublime

Porte pour la construction d'un canal maritime à travers l'isthme de Suez; canal dont la concession a été accordée par le vice-roi d'Égypte à M. Ferd. de Lesseps, et qui a reçu l'approbation des cités principales, ports et villes commerciales du Royaume-Uni. Si une objection est opposée à cette entreprise par le gouvernement de Sa Majesté, je le prie de faire connaître les motifs de cette objection.

« LORD PALMERSTON. Le gouvernement de Sa Majesté ne peut certainement pas entreprendre d'employer son influence sur le Sultan pour l'induire à permettre la construction de ce canal, parce que dans les quinze dernières années le gouvernement de Sa Majesté a usé de toute l'influence qu'il possède à Constantinople et en Égypte pour empêcher que ce projet ne fût mis à exécution. C'est une entreprise qui, je le crois, au point de vue du caractère commercial, peut être jugée comme étant au rang de ces nombreux projets d'attrape (*Bubble*) qui de temps en temps sont tendus à la crédulité des capitalistes gobe-mouches.

« Je pense que ce canal est physiquement impraticable, si ce n'est par une dépense qui serait beaucoup trop grande pour garantir aucune espérance de ré-

munération. Je pense donc que ceux qui engagent leur argent dans une entreprise de cette espèce (si mon honorable ami a quelques-uns de ses électeurs qui se disposent à le faire) se trouveront déplorablement déçus par le résultat.

« Néanmoins ce n'est pas le motif pour lequel le gouvernement est opposé au projet. Les individus privés sont abandonnés au soin de veiller à leurs propres intérêts, et s'ils s'embarquent dans des entreprises impraticables ils en supportent la peine.

« Mais le projet est hostile aux intérêts de notre pays, opposé à la politique constante de l'Angleterre relativement aux rapports de l'Égypte avec la Turquie, politique qui a été soutenue par la guerre et par le traité de Paris. L'évidente tendance politique de l'entreprise est de rendre plus aisée la séparation de l'Égypte et de la Turquie. Elle est fondée aussi sur des calculs éloignés concernant un accès plus aisé vers nos possessions indiennes; je n'ai pas besoin de faire une allusion plus distincte à ces calculs, parce qu'ils sautent aux yeux de tout homme qui accorde son attention au sujet.

« Je puis seulement exprimer ma surprise que M. F. de Lesseps ait assez compté sur la crédulité des capitalistes anglais pour penser que, par une

tournée dans les différents comtés, il réussirait à obtenir l'argent anglais pour un projet qui est de tous points opposé aux intérêts britanniques.

« Ce projet a été lancé, je crois, il y a quinze ans, comme un rival du chemin de fer d'Alexandrie à Suez par le Caire, qui, étant infiniment plus praticable et de nature à être plus utile, obtint la préférence. Mais probablement l'objet que M. de Lesseps et quelques-uns des promoteurs ont en vue sera accompli même si la totalité de l'entreprise n'est pas conduite à exécution.

« Si mon honorable ami, le membre pour Bristol, veut accepter mon avis, il restera entièrement étranger au projet en question. »

Voilà le thème de lord Palmerston, et il faut lui rendre cette justice qu'il n'en a jamais changé. Il faut même dire qu'il l'avait annoncé quinze jours auparavant par un article furieux du *Morning-Post*, son organe habituel, où les mêmes idées étaient exprimées avec une violence et une grossièreté que les journaux ministériels de Londres sont les seuls à employer dans leurs mauvais jours. On doit reconnaître, à la louange du premier lord de la Trésorerie, qu'il n'a pas profité des enjolivements de

son journal, et qu'il n'a pas soutenu à la tribune que le canal de Suez, comme le disait le *Morning-Post*, « fut une invention des Bourbons de la branche aînée, patronée par les d'Orléans, pour faciliter l'indépendance de l'Égypte et l'invasion des Indes par les Français. » Ce jour-là, ces fleurs de rhétorique ont manqué au discours de lord Palmerston.

Mais ce discours contenait des imputations trop graves et trop fausses pour que M. Ferd. de Lesseps n'y répondit pas, et voici la lettre qu'il adressa le 11 juillet à toutes les Chambres de commerce et aux diverses corporations qui l'avaient si bien accueilli en Angleterre :

« Paris, 11 juillet 1857.

« Messieurs,

« Je ne dois pas laisser sans réponse auprès de vous les assertions que le premier lord de la Trésorerie a cru pouvoir se permettre sur l'affaire du canal de Suez, dans la séance de la Chambre des Communes du mardi 7 juillet 1857.

« Lord Palmerston, en répondant à l'honorable M. Henry Berkeley, membre du Parlement pour la

ville de Bristol, a combattu l'ouverture de l'isthme de Suez par des raisons commerciales, techniques et politiques, et par des personnalités que je m'abstiens de qualifier.

« Sur le premier point, en ce qui regarde les avantages commerciaux pour la Grande-Bretagne, je réponds par votre autorité et votre compétence après un examen et une discussion approfondis.

« Je réponds par votre unanimité, par celle des dix-huit cités commerciales et industrielles que j'ai consultées dans le Royaume-Uni. Vous avez tous déclaré qu'une communication directe maritime entre la Méditerranée et la mer Rouge, abrégeant de moitié la route de l'Inde, serait avantageuse au commerce anglais.

« Sur le second point, j'oppose à lord Palmerston le Rapport de la Commission internationale, composée d'ingénieurs et de marins éminents, anglais, français, espagnols, autrichiens, allemands, hollandais, italiens, qui, après deux ans des plus minutieuses études et une exploration attentive des lieux, ont décidé, au nom de la science, que le canal était d'une exécution non-seulement praticable, mais encore facile. J'oppose au premier lord de la Trésorerie la sanction donnée à l'opinion des ingé-

nieurs et à leurs plans par l'Académie des sciences de l'Institut impérial de France.

« Vous jugerez, messieurs, entre l'autorité de ce verdict émané de la science européenne, et l'autorité dont semble s'armer vaguement lord Palmerston en s'abstenant de la faire connaître.

« Sans m'arrêter à la contradiction dans laquelle on est tombé en traitant de chimérique un projet dont l'inévitable réalisation inspire en même temps des craintes et des défiances si singulières, je passe au troisième point.

« Les arguments politiques de lord Palmerston semblent fondés sur de prétendus dangers que le canal de Suez ferait courir à l'Inde, ainsi qu'à l'intégrité de l'Empire ottoman. La presse anglaise a déjà répondu elle-même que les maîtres de l'Inde n'ont rien à redouter des puissances méditerranéennes, lorsqu'ils possèdent Gibraltar, Malte et Aden, et qu'ils viennent de s'emparer de Périm. La Turquie est certainement aussi intéressée que lord Palmerston à maintenir l'Égypte dans la situation réglée par les traités. Or le Divan considère si peu le canal de Suez comme une cause de séparation, que l'ambassadeur anglais est obligé de peser de tout son poids pour faire suspendre la ratification

du projet. Il est évident pour la Porte, comme pour tout esprit réfléchi, que l'ouverture de l'isthme, en garantissant l'Égypte contre toute ambition étrangère, ajoutera une force nouvelle à l'intégrité de l'Empire, et aura pour la Turquie des conséquences religieuses et économiques du plus grand intérêt.

« Si l'on persiste dans un système d'opposition insoutenable, on pourra créer à l'entreprise des difficultés qui la grandiront encore au lieu de l'affaiblir; mais l'exécution en sera poursuivie résolûment, et le concours universel en rendra le succès infaillible. En attendant, il appartiendra aux classes commerciales de l'Angleterre de décider si, contrairement à leurs manifestations, les obstacles doivent venir de leur propre gouvernement. Elles auront à juger s'il est permis de pratiquer en leur nom une politique aussi contraire aux principes de libres communications et de libre échange que la nation a proclamés à la face du monde, et s'il est possible de s'obstiner à vouloir empêcher la réunion de deux mers conduisant directement aux Indes et à la Chine, alors que d'un autre côté l'on s'efforce de mettre ces vastes contrées en contact avec les peuples civilisés.

« J'en viens aux personnalités, et je m'applique-

rai, en y répondant, à garder la modération, les égards et la gravité dont on est bien loin de m'avoir donné l'exemple, en m'attaquant dans une assemblée où il ne m'était pas possible de me défendre.

« Lord Palmerston a cru pouvoir affirmer, dans des termes qu'un langage sérieux ne permet pas de reproduire, que j'étais venu en Angleterre pour tendre un piége à la bourse des anglais et abuser de la crédulité des capitalistes assez naïfs pour croire à une entreprise chimérique. Vous savez, messieurs, s'il y a rien eu dans ma conduite ou dans mes paroles qui pût justifier des imputations de ce genre. Ai-je fait le moindre appel aux capitaux? Vous vous rappelez que je vous ai au contraire déclaré à plusieurs reprises que ce n'était point une souscription d'actions, mais une expression d'opinion que je venais solliciter auprès de vous. Si, dans la répartition d'un capital de 200 millions de francs, l'Angleterre doit avoir plus tard, comme la France, une part de 40 millions, c'est une déférence que j'ai cru devoir à une puissante nation commerçante, directement intéressée dans l'exécution de la voie nouvelle. Mais les capitaux anglais font si peu besoin à l'entreprise dont je suis le promoteur, que, si la part réservée à l'Angleterre n'était pas

entièrement acceptée par elle, cette part serait à l'instant couverte par les demandes supplémentaires qui me sont parvenues de diverses parties du monde.

« Voilà, Messieurs, la réponse bien simple, et, selon moi irréfutable, que je fais à lord Palmerston et que j'adresse à la conscience de tous les honnêtes gens. Vous me rendrez cette justice que, dans ma réponse, j'observe envers l'âge et la situation politique du premier lord de la Trésorerie les devoirs qu'imposent les convenances. Je croirais d'ailleurs manquer à la dignité de mon caractère et au respect que je vous porte, si je me permettais d'employer envers lui un langage semblable à celui dont il a usé envers moi.

« Je devais ces explications à la bienveillante estime avec laquelle vous m'avez accueilli, et dont je reste profondément touché et reconnaissant.

« Je suis, etc.

« FERD. DE LESSEPS. »

Il est difficile de dire quelle unanimité de réprobation souleva le langage de lord Palmerston dans toute la presse européenne. Il faut lire pour s'en faire une idée tous ces articles de blâme trop justi-

fié, surgissant à la fois dans les journaux anglais, allemands, français, belges, hollandais, espagnols, italiens, grecs, autrichiens, etc. Le Parlement lui-même partagea cette émotion dont la cause était trop légitime; et dix jours à peine étaient écoulés après les premières interpellations de M. H. Berkeley, que M. Darby Griffith, membre pour Devizes, en adressait d'autres à lord Palmerston.

M. D. Griffith voyait un grand danger pour l'honneur anglais dans cette attitude du premier ministre; « et il demandait à la Chambre des Communes, si, « dans son opinion bien arrêtée, il était avantageux « à l'honneur ou aux intérêts de l'Angleterre, « qu'elle se montrât et se reconnût animée d'une « hostilité jalouse à l'égard du canal de Suez; ou, si « au contraire, il ne serait pas plus digne du carac- « tère de haute impartialité que le Parlement veut « maintenir, d'abandonner ce projet, sans essayer de « l'influencer, aux difficultés naturelles et techni- « ques, dont l'exécution de cette entreprise peut « être entourée. »

On voit par cette question de M. D. Griffith, quelles étaient les préoccupations de la Chambre des

Communes; et l'on doit remercier l'honorable membre de les avoir exprimées. Lord Palmerston, assuré de la majorité, à ce qu'il paraît, n'en tint aucun compte, et il répéta, en répondant à M. D. Griffith, les arguments qu'il avait déjà développés. L'Angleterre pouvait avoir à craindre le canal de Suez, parce qu'il donnerait de l'avance sur elle à d'autres nations pour se rendre aux Indes; ce canal séparerait l'Égypte de la Turquie, et c'est un projet qui commercialement sera ruineux pour ceux qui y mettront leur argent. Lord Palmerston, qui se faisait assez ridiculement ingénieur hydraulique dans cette question, invoqua à l'appui de son autorité, plus que douteuse, celle de M. R. Stéphenson, membre du Parlement, et fils de l'illustre inventeur des chemins de fer Georges Stéphenson.

M. R. Stéphenson, provoqué par le premier ministre, apparut alors dans le débat, et il fit des déclarations fort singulières, qui ont été depuis lors bien souvent réfutées. Selon lui, le canal était impossible parce que les deux mers étaient de niveau; et ses deux collègues de 1847 avaient comme lui abandonné le projet, dès qu'on avait reconnu qu'il n'y avait pas les 32 pieds supposés de différence entre la Méditerranée et la mer Rouge. M. Stéphenson

déclarait également absurde un canal alimenté par l'eau du Nil entre les deux mers; et, selon lui, d'après l'inspection personnelle qu'il avait faite des localités, le chemin de fer que l'on allait achever était parfaitement suffisant.

La Commission internationale a répondu à M. R. Stéphenson par l'organe de M. Paléocapa, qu'ont suivi tous ses collègues, et elle a démontré qu'en fait et théoriquement les assertions de l'ingénieur anglais étaient insoutenables. C'est justement parce que les deux mers sont de niveau que le canal est possible; car alors il n'y a pas besoin d'écluses pour racheter la pente; et ce Bosphore artificiel est précisément ce qu'exigent les intérêts du commerce du monde et de la navigation, qui ne veut de retards ni pour la manœuvre des écluses ni pour les chômages obligés d'un canal fermé.

Quant à la visite personnelle de M. R. Stéphenson dans l'isthme, l'assertion, sans être tout à fait fausse, était tout au moins équivoque; et M. de Négrelli le prouva plus tard à M. Stéphenson, comme nous le dirons bientôt.

Plusieurs Chambres de commerce d'Angleterre, Bristol entre autres et Newcastle, protestèrent contre les discours de lord Palmerston, et vengèrent

M. Ferdinand de Lesseps, des insinuations calomnieuses que le premier ministre s'était permises contre lui, et que M. R. Stéphenson avait dû désavouer après avoir semblé s'en être fait l'écho. M. de Bruck, le ministre des finances d'Autriche, répondait sans doute aussi aux attaques injustifiables de lord Palmerston, par son discours du 27 juillet, dont nous avons déjà parlé.

Un mois s'était écoulé à peine depuis les secondes interpellations dans le Parlement que le canal de Suez s'y représentait indirectement de nouveau.

Dans la séance du 14 août 1857, M. Estcourt, membre pour le Wiltshire, vint devant la Chambre des Communes défendre le chemin de fer de l'Euphrate, qui, dans sa pensée, ne pouvait faire la moindre concurrence au canal de Suez, et il demandait pour ce chemin l'appui du gouvernement, soit par une subvention, soit par une garantie d'intérêt.

L'illustre M. Gladstone, membre pour Oxford, prit à cette occasion la parole, et exposant les principes qui, selon lui, devaient présider à la politique anglaise en Orient, il traita du canal de Suez avec une hauteur de vues et une éloquence des plus rares. Il nia le droit du gouvernement anglais d'introduire

la politique avec ses passions aveugles dans une question purement commerciale. Les meilleurs juges et les seuls juges d'une spéculation sont ceux-là mêmes qui sont appelés à y mettre leur argent.

« Si ce projet, ajouta M. Gladstone, vient à être converti par le gouvernement en une question politique, il y aurait le plus grand danger de voir rompre ce concert et cet accord européens qui sont d'une importance supérieure en ce qui concerne notre politique en Orient. Personne, cependant, ne pourra regarder la carte du monde et nier qu'un canal à travers l'isthme de Suez, s'il était possible, ne fût d'un grand avantage pour l'intérêt de l'humanité. Ce projet a été approuvé et trouvé excellent par tous les gouvernements de l'Europe, et spécialement par la France, notre grande alliée. Qu'y aurait-il alors de plus malheureux que de voir naître des querelles à Constantinople à ce sujet entre les ambassadeurs de France et d'Angleterre? Par rapport à nos possessions dans l'Inde, il est à désirer que jamais toute la force et la vigueur de l'Angleterre ne lui manquent pour faire les efforts que réclame la conservation de ces contrées; et tant que nous aurons des devoirs à remplir envers le genre hu-

main dans ces pays, les plus grands sacrifices ne devraient jamais nous coûter, ni même être calculés, quelle qu'en fût l'importance, pour remplir de telles obligations. Mais ne faisons pas naître dans l'Europe l'opinion que la possession de l'Inde par la Grande-Bretagne a besoin pour se maintenir que l'Angleterre s'oppose à des mesures qui sont avantageuses aux intérêts généraux de l'Europe. Ne laissons pas naître cette fâcheuse contradiction, parce que ce serait affaiblir notre pouvoir dans l'Hindoustan plus que ne le feraient dix révoltes comme celles qui viennent d'avoir lieu dernièrement. »

Devant des réflexions aussi sensées et aussi éloquemment produites, lord Palmerston ne pouvait se taire, et il vint répéter, quoique d'un ton un peu moins acerbe, ce qu'il avait déjà dit dans ses deux premiers discours. Il avouait d'ailleurs que depuis quinze ans l'Angleterre pesait à Constantinople pour qu'on ne permît jamais l'ouverture de l'isthme de Suez, et il ajoutait que le seul motif qu'il eût fait valoir auprès de la Porte, c'était l'intérêt même de la Turquie, que démembrerait l'indépendance de l'Égypte causée par le canal, et non pas du tout l'intérêt anglais.

Mais en même temps que lord Palmerston attaquait le canal de Suez, il détruisait aussi le chemin de fer de l'Euphrate, auquel il refusait tout appui officiel. Il détruisait encore du même coup le télégraphe électrique qui devait longer ce chemin, et il ouvrait de nouveau l'oreille à l'entreprise du télégraphe électrique par la mer Rouge, combattu par lui avec acharnement depuis plus de deux ans, et qui aurait rendu de si précieux services à l'Angleterre pendant l'insurrection formidable qui désolait les Indes.

Ce serait une assez curieuse histoire que celle du télégraphe électrique par la mer Rouge, accueilli d'abord en 1855 par lord Palmerston, puis ensuite persécuté par le premier ministre quand il crut utile, comme argument contre le canal de Suez, de sacrifier ce télégraphe très-facile au télégraphe impossible de l'Euphrate ; puis encore repris de nouveau par le cabinet qui l'avait repoussé. Cette histoire fort instructive, nous ne pouvons la faire ici ; elle nous écarterait trop du sujet spécial que nous exposons. Mais si l'on veut la connaître, on peut la lire tout au long dans les *Cambridge Essays* pour 1857. Elle y est racontée de la manière la plus exacte et la plus impartiale par M. Lionel Gisborne, l'une des

victimes de lord Palmerston[1]. C'est un récit à la fois piquant et triste. M. Lionel Gisborne constate la coopération généreuse que M. Ferd. de Lesseps a prêtée à cette entreprise pour lever les difficulté qu'elle rencontrait de la part de l'Égypte. Mais lord Palmerston n'hésitait pas à ruiner ses propres compatriotes dès que leurs travaux semblaient favoriser l'ouvertture de l'isthme de Suez. On aurait dit, comme le remarquait un journaliste anglais, que « le noble lord avait l'hydrophobie de la mer Rouge. »

A cette première compagnie des frères Gisborne, en a succédé une autre présidée par M. Marshmann. Celle-ci parait devoir être plus heureuse. Lord Palmerston n'est plus au pouvoir, et l'administration nouvelle est bien disposée. C'est pour la compagnie Marshmann que tout récemment le *Cyclops* faisait des sondages dans la mer Rouge, quand il a dû intervenir pour sauver les chrétiens du massacre de Djeddah et commencer le châtiment de la ville coupable.

Mais nous revenons à la discussion parlementaire.

1. *L'Isthme de Suez*, journal de l'union des deux mers, a donné une analyse étendue de ce travail, et une traduction partielle, numéro du 10 avril 1858, p. 162.

Lord Palmerston avait dû reculer devant M. Gladstone, et le troisième discours du ministre était loin de la violence des deux premiers en réponse à M. Berkeley et à M. Griffith.

Sur ces entrefaites, la session se termina; et le débat sur le canal de Suez fut ajourné forcément jusqu'à la prochaine réunion du Parlement. Cependant M. Ferd. de Lesseps se rendait à Vienne, où il recevait en novembre, l'ovation que nous avons dite ; et de là, à Constantinople où Reschid-Pacha, qui devait mourir quelques jours après, l'accueillit avec la bienveillance la plus marquée.

La discussion, retardée à deux ou trois reprises par une crise ministérielle, ne put être portée de nouveau à la tribune que le 26 mars 1858, par le persévérant M. Griffith. Mais cette fois ce n'était plus à lord Palmerston qu'il avait affaire; c'était à M. Disraëli, qui avait succédé comme *leader* de la Chambre des Communes pour le cabinet Derby.

M. Griffith demanda donc au chancelier de l'Échiquier, « si malgré les facilités que le canal de Suez « offrirait aux communications de l'Angleterre avec « ses possessions orientales, et malgré le désir ma- « nifesté par les nations du continent pour la « prompte exécution de ce projet, le gouvernement

« de Sa Majesté croyait opportun de s'opposer à l'ou-
« verture de l'isthme de Suez. » L'honorable membre protestait en outre énergiquement contre toute intrusion de la politique dans une affaire purement commerciale.

La réponse de M. le chancelier de l'Échiquier fut évasive. « Il regrettait, disait-il, que la Chambre ne fût pas plus nombreuse pour discuter une question si importante; techniquement, il s'en rapportait à ce qu'avait dit dans une autre occasion le membre pour Whitby, M. R. Stéphenson, absent en ce moment de la Chambre; politiquement, l'affaire était trop délicate pour qu'on pût se prononcer immédiatement; et le gouvernement de Sa Majesté ferait connaître plus tard son opinion, quand la possibilité de l'exécution et l'utilité commerciale du projet seraient démontrées. »

Évidemment ce n'était point là répondre, et le Parlement anglais ne pouvait se contenter de ces échappatoires. Un nouveau débat était indispensable, et les considérations présentées naguère par M. Gladstone étaient trop graves pour qu'on pût les étouffer. Ce débat nouveau fut provoqué par M. Roebuck dans la séance du 1er juin 1858. La discussion fut solennelle, et elle ne dura pas moins

de cinq heures, de neuf heures du soir à deux heures du matin.

M. Roebuck reprit la question avec l'ardeur qui le distingue, et il déclara que sa motion qui, en apparence, ne touchait qu'à l'exécution du canal de Suez, concernait surtout l'intérêt et l'honneur de l'Angleterre. Il blâma sévèrement l'intervention de l'ambassadeur anglais à Constantinople, et il montra qu'en s'opposant à l'exécution du canal de Suez, le cabinet de lord Palmerston avait essentiellement méconnu les intérêts commerciaux du pays. D'ailleurs l'Angleterre n'a pas le droit de s'opposer à un projet de ce genre, qui est dans l'intérêt commun de l'humanité; et M. Roebuck proposait, en conséquence, que « la Chambre des Communes déclarât « que le pouvoir et l'influence de la Grande-Bretagne « ne doivent pas être employés pour empêcher le « Sultan de donner sa ratification à la concession du « vice-roi d'Égypte. »

Après quelques nobles paroles de lord Haddo en faveur du gouvernement égyptien, M. R. Stéphenson, qui manquait à la séance du 26 mars, prit la parole et renouvela ses assertions antérieures. Il rappela les travaux de MM. P. Talabot et de Négrelli et les

siens en 1847, et il déclara que les deux mers étant de niveau, le canal ne serait qu'un fossé d'eau stagnante. Il ajouta que M. Rendel n'avait pas approuvé le projet du canal tel que le proposait la Commission internationale, et qu'il avait refusé de signer le rapport. Il cita l'avis de M. Mac-Clean, autre membre de la Commission, qui regardait aussi le canal comme impraticable, et il termina en répétant que, pour sa part, après avoir exploré les lieux, il ne le croyait pas possible.

Il n'y avait pas une seule de ces assertions de M. Stéphenson qui fût exacte, et les documents produits par M. Ferd. de Lesseps et M. de Négrelli ont prouvé que M. R. Stéphenson tenait trop peu de compte de la vérité, de même que les réponses de M. Paléocapa et de M. Conrad ont prouvé que, si M. R. Stéphenson savait construire des chemins de fer, il ne savait pas le premier mot de l'art de construire les canaux[1].

A M. R. Stéphenson succéda M. Fitzgerald, sous-

1. On peut consulter sur tous les points qu'a touchés M. Stéphenson le journal *l'Isthme de Suez*, qui a cité les procès-verbaux authentiques de la Commission internationale; les lettres de M. Ferdinand de Lesseps à MM. Manby et Mac-Clean; les réfutations de M. Négrelli, de M. Paléocapa, et de M. Conrad, numéros du 10 juin 1858, et suiv.

secrétaire d'État des affaires étrangères. Il déclara qu'il partageait l'opinion de lord Palmerston sur le canal de Suez, qui pourrait être dangereux pour les possessions anglaises dans les Indes, qui ne rendrait pas à l'humanité les services qu'on s'en promettait, et qui n'avait trouvé d'appui ni auprès du gouvernement français, comme on le disait, ni auprès des classes commerciales de l'Angleterre.

M. Milner Gibson se chargea de réfuter par des faits des assertions si tranchantes et si notoirement erronées. Il rappela le vote unanime des Meetings, dont plusieurs s'étaient passés à sa connaissance personnelle, et il demanda que le cabinet produisît la correspondance diplomatique échangée sur le canal de Suez entre l'Angleterre, la France et la Turquie. Il termina en espérant que lord Palmerston cesserait d'exercer à ce sujet sa fâcheuse influence sur le cabinet nouveau.

Ces dernières paroles amenèrent le noble lord à répondre, bien que selon toute apparence il n'eût pas continué à se taire dans cette discussion. Lord Palmerston réitéra toutes ses anciennes attaques contre le canal de Suez, et il y ajouta des points de vue qu'il avait antérieurement oubliés. Depuis quinze ans, l'Angleterre n'avait point eu à presser la

Turquie pour qu'elle repoussât l'ouverture de l'isthme de Suez. La Porte y était aussi opposée que le cabinet anglais. Ce canal amènerait l'indépendance de l'Égypte, et déjà des étrangers (lisez des Français) ont tout disposé pour rendre cette indépendance facile. Toute la côte d'Égypte a été hérissée par eux de fortifications qui n'ont pas moins de 3 à 4000 canons. Le canal sera un ouvrage militaire non moins formidable et non moins utile. Lord Palmerston termina en affirmant encore une fois que le canal de Suez serait un des dangers les plus redoutables pour la conservation de la puissance anglaise en Orient.

C'était vraiment dépasser les bornes, et M. Gladstone, en répondant à lord Palmerston dans les formes les plus courtoises, fit justice de ces énormités. Il établit d'abord l'importance des Meetings, dont il n'était pas aussi facile que certaines personnes le prétendaient d'obtenir l'adhésion, témoin les chemins de fer russes. Il protesta contre l'influence exercée illégitimement sur la Porte, et il montra tous les périls de cette conduite qui froisse le continent tout entier, et notamment l'Autriche et la France : « Il n'y a pas un état en Europe qui ne « dénonce l'opposition de l'Angleterre, et ne l'ac-

« cuse d'égoïsme et d'injustice. » Puis M. Gladstone, examinant les deux motifs assignés par lord Palmerston, les réduisit successivement à néant. L'intégrité de l'empire ottoman n'a rien à craindre, car la dépendance de l'Egypte repose sur des traités que l'Europe entière s'est engagée à maintenir. La sécurité de l'empire indo-anglais n'est pas plus menacée. Loin de là ; si le canal de Suez eût été ouvert l'année dernière, à l'époque de l'insurrection des Cipayes, quels services n'eût-il pas rendus? Quand on possède Malte et Aden et quand on est la première puissance maritime du monde, que peut-on appréhender du canal de Suez, soit dans le présent, soit dans l'avenir? L'Angleterre aurait le plus grand tort, et ce serait une haute imprudence de se mettre en hostilité avec le reste des nations sur une question de ce genre ; et M. Gladstone, en soutenant énergiquement la motion de M. Roebuck, croyait servir les intérêts de son pays en même temps que les intérêts des autres peuples de l'Europe.

Cet éloquent discours, prononcé avec une sorte de véhémence patriotique, avait fait une vive impression sur la Chambre. M. Disraëli crut devoir essayer de la contre-balancer.

Il nia, chose à remarquer après les affirmations

de lord Palmerston, qu'il fût possible de prouver que l'Angleterre pesât sur la Porte ottomane pour empêcher la ratification. Il soutint que la Turquie est opposée au projet du canal, comme l'avait dit déjà lord Palmerston, et que la France et l'Autriche ne s'étaient pas prononcées. En conséquence, il priait la Chambre de ne pas prendre parti dans cette question, comme elle le ferait en adoptant la proposition de M. Roebuck, et il pensait que quant à présent il n'y avait point à changer la politique antérieurement suivie.

A M. Disraëli succéda lord John Russell, et le discours du noble lord, concis, vigoureux, clair et admirablement simple, fut peut-être le plus remar quable de toute cette discussion. Il constata d'abord que, malgré ce qu'en avait dit M. le chancelier de l'Echiquier, l'influence de l'Angleterre avait été employée à détourner la Porte de donner la ratification. Il blâma en termes sévères cette intervention du gouvernement anglais. Puis, examinant les véritables intérêts de l'Angleterre, il démontra qu'ils n'avaient rien à craindre du canal : ni en temps de paix, la chose est évidente de soi ; ni pour le cas de guerre, car en temps de guerre toute la question se réduit à savoir si l'Angleterre ne con-

serrera pas la domination des mers. Si l'on suppose des projets hostiles de la part des étrangers, le chemin de fer actuel est aussi redoutable que le futur canal ; et lord John en terminant se joignait à M. Gladstone pour recommander à la Chambre de ne pas atténuer, sans motif suffisant, la bienveillance de l'Europe, en entravant par une jalousie mercantile et un égoïsme blâmable le commerce de toutes les nations.

M. Bright insista après lord John Russell pour que le cabinet produisît les pièces diplomatiques, ainsi que l'avait demandé M. Milner Gibson ; et après quelques paroles de M. Roebuck en réponse à M. Fitzgerald, la Chambre passa au vote. On sait que ce vote a été contraire, non pas précisément au canal de Suez, mais à la motion de M. Roebuck. La Chambre, influencée par le discours de M. Disraëli, ne voulut pas s'engager ; et par le rejet de la motion, elle pensa ne se prononcer ni dans un sens ni dans l'autre, comme le lui demandait M. le chancelier de l'Échiquier. Dans la séance du surlendemain, 3 juin, M. Milner Gibson, ayant insisté pour la production de la correspondance, M. Disraëli vint refuser le dépôt des pièces, qui sans doute auraient prouvé que les gouvernemens du con-

tinent n'étaient pas aussi indifférents qu'on voulait bien le dire au succès du canal de Suez.

Telle fut la grande discussion engagée devant le Parlement anglais. Les orateurs les plus importants y prirent part; et nous ne croyons pas être partiaux en disant, comme l'ont reconnu les journaux anglais eux-mêmes, que tout l'avantage est resté aux partisans du canal, si d'ailleurs le vote, interprété comme nous venons de le dire, n'a pas été pour eux.

Nous n'hésitons pas à le déclarer : l'opposition anglaise, telle que l'a faite M. Disraëli, a complétement changé de nature et de terrain. Il est évident que le cabinet Derby se sent mal à l'aise en poursuivant la politique de ses prédécesseurs; et s'il a paru la soutenir dans la séance du 1er juin, c'est qu'un ministère nouveau ne pouvait engager dès lors une lutte sérieuse sur ce point avec le ministère tombé mais encore puissant. Nous sommes certains que sans cette crainte, que nous concevons d'ailleurs fort bien, M. Disraëli, laissé librement à ses inspirations personnelles, aurait parlé tout autrement qu'il ne l'a fait.

En résumé, après cette discussion du Parlement, on peut regarder l'opposition anglaise comme s'étant reniée elle-même, puisque M. le chancelier

de l'Échiquier a voulu faire croire que l'intervention britannique n'avait jamais pesé sur la Porte Ottomane.

Depuis l'avénement du cabinet Derby, il n'y a pas eu d'autre incident qui puisse donner une opinion contraire. Lord Stratford de Redcliffe a cessé d'être ambassadeur à Constantinople; et son successeur, sir Henri Bulwer, passe pour être animé des intentions les plus conciliantes.

A quoi aura donc abouti cette résistance du gouvernement anglais, commencée il y a quatre ans bientôt, et poursuivie au travers des phases diverses que nous venons de retracer? Au résultat prévu et dénoncé par M. Gladstone, avec une sagacité et une sagesse profondes : à irriter inutilement l'Europe et le monde contre la politique anglaise si mesquinement pratiquée. Belle récompense en vérité de tant de stériles efforts! Et pendant cette lutte déraisonnable, que d'événements pour la condamner ! La guerre de Perse, l'insurrection des Cipayes, la guerre et l'ouverture de la Chine, la catastrophe abominable de Djeddah, le passage des troupes anglaises par l'Égypte! Qui aurait gagné autant que l'Angleterre au canal maritime de Suez? O prudence des conseils humains !

Après la grande pièce, voici la petite; elle ne laisse pas que d'avoir aussi son intérêt.

Lord Palmerston avait amené M. R. Stéphenson dans la lice; M. Disraëli l'y avait également appelé, en s'appuyant sur son autorité, toute ébranlée qu'elle était déjà par les réponses irréfutables de la Commission internationale, de M. Paléocapa, de M. Conrad, etc. Mais les assertions de M. R. Stéphenson réitérées avec aggravation étaient par trop étranges pour ne pas provoquer une vive réplique.

Elle porta sur des points de fait et des points de théorie.

En fait, M. Ferd. de Lesseps prouva par les procès-verbaux de la Commission internationale et par ses discussions sténographiées, aussi bien que par sa correspondance, que M. Rendel avait approuvé et signé le Rapport, contrairement à ce qu'avait avancé M. R. Stéphenson. En fait, M. de Négrelli prouva à son ancien collaborateur qu'il n'était pas allé sur les lieux, comme il le disait au Parlement, attendu que s'il avait vu une partie de l'Ouadée Toumilat et la rade de Suez, il n'avait vu ni le lac Timsah, ni le lac Menzaleh, ni surtout la rade de Péluse. En fait, il fut encore prouvé que M. Mac Clean, dont M. Stéphen-

son invoquait le témoignage, avait approuvé et signé comme M. Rendel le rapport définitif de la Commission internationale.

Il est vrai qu'en Égypte déjà M. Mac Clean avait proposé que le canal de Suez fût alimenté par l'eau du Nil prise un peu au-dessus du Caire, et que ce canal fût construit d'une mer à l'autre par un endiguement élevé de 7 à 8 mètres au-dessus du sol, depuis Suez jusqu'à Péluse. Il est bien vrai encore que cette proposition avait été renouvelée au nom de MM. les ingénieurs anglais dans les délibérations de juin 1856. Mais il est tout aussi vrai que ce projet, présenté à l'état de simple indication et comme texte de discussion courante, avait été formellement abandonné, ainsi que l'attestent les procès-verbaux et l'affirmation de M. Conrad, président de la Commission internationale. Les objections produites contre cette idée d'un canal suspendu en l'air et construit tout entier en sable, avaient été si puissantes et si claires qu'on pouvait croire qu'elle était bien et dûment défunte. Pas du tout, M. R. Stéphenson a voulu la faire revivre, et il n'est parvenu qu'à la faire accabler une seconde fois sous les réfutations de M. Paléocapa, de M. de Négrelli et de M. Conrad.

Quant au point de théorie, la défaite de M. R. Stéphenson été plus complète encore s'il est possible.

« Vous supposez, a dit M. Conrad à M. R. Stéphenson, que le canal de Suez entre deux mers qui sont de niveau ne sera qu'un fossé, pour reprendre votre expression ? Et nos canaux de Hollande, qu'en pensez-vous ? Tous, ils sont construits et fonctionnent admirablement dans les conditions mêmes qui vous effrayent tant. Est-ce qu'il en est un seul où les eaux ne soient pas dans tout leur parcours absolument de niveau ? Sont-ils stagnants pour cela ? Pas le moins du monde. Venez les voir ; vous les trouverez en pleine activité, nous rendant de continuels et d'excellents services. Surtout ne nous en dites pas de mal, car on pourrait bien ne tenir aucun compte de vos théories. »

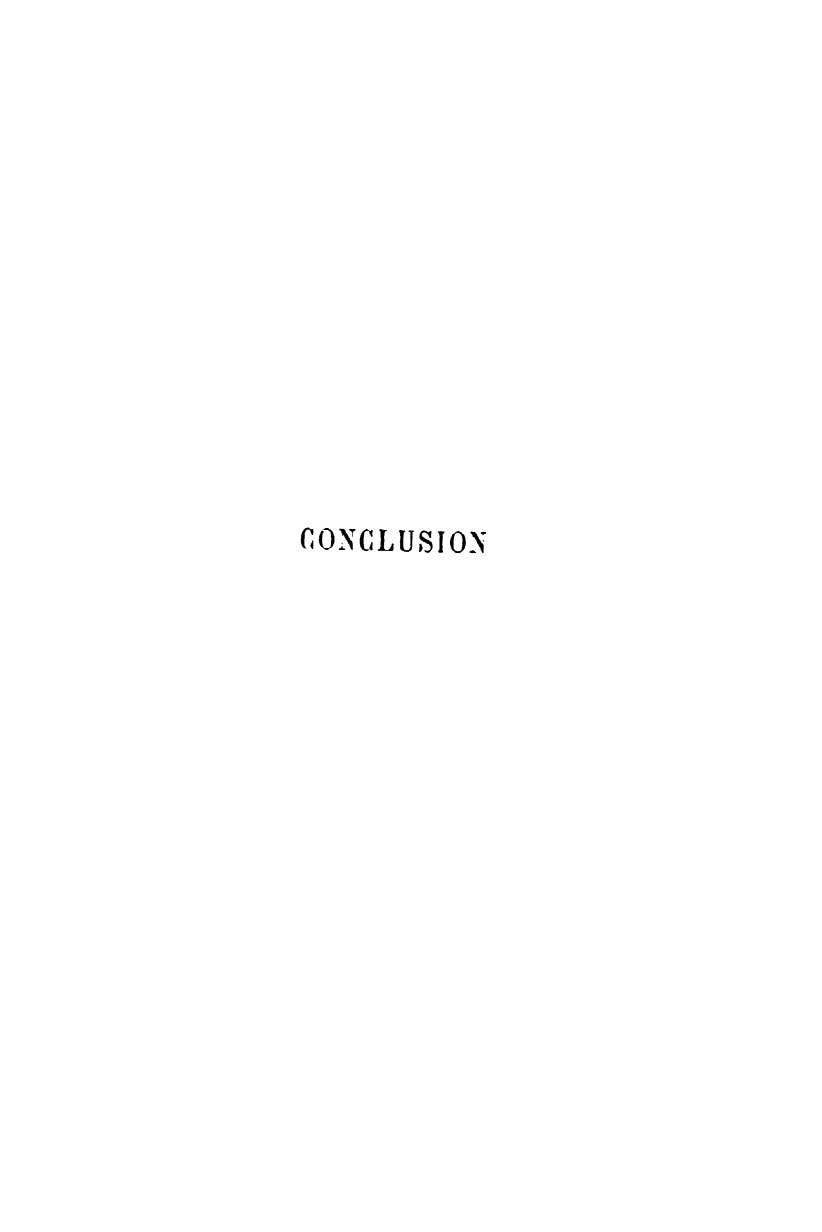
En effet, l'exemple est frappant, et M. R. Stéphenson s'est bien gardé jusqu'à présent de le récuser. Nous croyons même que l'ingénieur anglais fera bien de ne pas aller en Hollande, car il y prêterait à rire, d'abord aux ingénieurs ses confrères, et peut-être aussi aux femmes et aux enfants.

Ce que c'est cependant que de ne point rester dans son rôle ! Que venait faire M. R. Stéphenson

d'entretenir le Parlement de détails techniques qui ne regardaient point une assemblée de ce genre? Pourquoi céder aux suggestions de lord Palmerston? Pourquoi risquer son avis sur des choses qu'on ne sait point? Construisez des chemins de fer, sans toutefois les faire payer trop chèrement, ou les manquer, comme celui d'Alexandrie au Caire; mais ne parlez pas de canaux puisque ce n'est point votre métier.

Ainsi, la politique anglaise n'a pas fait une brillante figure par lord Palmerston; l'industrie n'a guère été mieux représentée par M. R. Stéphenson. L'un portant l'autre, il est possible de faire mieux, comme ingénieur et comme homme d'État. La presse anglaise n'a pas pu s'en tenir, et toute patriote qu'elle est et précisément parce qu'elle est patriote, elle a pris avec M. R. Stéphenson et avec l'ex-Premier le ton que nous prenons ici nous-mêmes, et que nous n'avons pas pu rendre plus sérieux.





CONCLUSION

niser la Compagnie universelle du canal de Suez et de réaliser ce que le monde entier attend, et ce que la politique ne peut empêcher.

C'est ce qu'il a fait, et voici la circulaire qu'il adressait tout récemment aux agents et correspondants de la Compagnie universelle du canal de Suez, tant en France qu'à l'étranger. Elle les informe d'abord d'une modification dans l'époque où le Conseil d'administration devra se réunir, et elle leur trace ensuite la marche qu'ils auront à suivre pour la souscription qui doit être ouverte très-prochainement. C'est le commencement de l'exécution de la grande entreprise :

Paris, 9, rue Richepance,
12 octobre 1858.

« Monsieur,

« J'ai l'honneur de vous informer que la plupart des agents correspondants de la Compagnie à l'étranger ne trouvant pas suffisants les délais que je leur avais assignés, je me suis décidé à ajourner l'ouverture de la souscription, et la réunion du Conseil d'administration.

« En conséquence, la souscription sera ouverte simultanément à Paris, dans les départements et à

l'étranger le 5 novembre prochain et sera close le 30 du même mois.

Un à-compte de 50 francs par action sera versé en souscrivant.

« Les journaux annonceront les conditions de cette souscription par un avis dont je joins ici un spécimen. Vous voudrez bien remarquer que, d'après cet avis, les personnes qui ont déjà formé des demandes d'actions devront, pour les valider, se conformer aux prescriptions qu'il renferme.

« Vous jugerez s'il sera utile, ainsi que l'ont déjà fait plusieurs de vos collègues, de faire connaître à l'avance, par une circulaire explicative, et au besoin par un avis inséré dans les journaux de votre résidence, la mission dont vous avez bien voulu vous charger. Si vous avez besoin d'un certain nombre d'exemplaires des statuts et de mes notes sur les résultats économiques et financiers de l'entreprise, je m'empresserai de vous en faire un nouvel envoi.

« Je ne sais, monsieur, si, dans le concours que vous me prêtez en acceptant le titre d'agent correspondant de la Compagnie auquel j'attache le plus grand prix, vous consentiriez à comprendre l'en-

caissement du produit des versements à opérer par les souscripteurs. J'ai l'honneur de vous transmettre une instruction qui vous indiquera la marche à suivre pour cette opération.

« Dans le cas où il ne vous conviendrait pas de vous charger de cette opération spéciale, je vous prierai d'avoir la bonté de choisir le banquier de votre ville que vous jugeriez le plus propre à la remplir convenablement, de lui remettre l'instruction ci-jointe et de vouloir bien immédiatement me faire connaître son nom en l'engageant à se mettre en rapport avec moi pour concerter les moyens d'exécution.

« Permettez-moi, d'ailleurs, dans l'un et l'autre cas, de compter sur la continuation de tous vos bons offices et spécialement sur votre active sollicitude pour éclairer l'opinion dans votre pays sur le but et les avantages de notre entreprise, sur son caractère éminemment utile, pacifique et civilisateur, sur l'intérêt commercial qui s'attache à sa réalisation et sur l'importance des produits assurés à l'ensemble de son exploitation.

« Je vous prie de prendre note que les correspondances et documents *concernant la souscription* seront signés par moi ou en mon nom par M. Albert

Rostand, un de mes collaborateurs, membre fondateur de l'entreprise, ancien directeur à Marseille des services maritimes des messageries impériales.

« Veuillez agréer, monsieur, la nouvelle assurance de ma considération la plus distinguée.

« *Le président fondateur*
« *de la Compagnie du canal de Suez,*

« FERD. DE LESSEPS. »

A cette circulaire était jointe la note suivante :

Note sur la question économique de l'entreprise du canal maritime de Suez.

« Les dépenses totales d'exécution de tous les travaux indiqués par la Commission scientifique internationale, travaux à terminer en 5 ou 6 ans, s'élèvent à 160 millions de francs, non compris les intérêts annuels, à cinq pour cent, des versements opérés successivement par les actionnaires avant l'ouverture du canal.

« Le revenu brut du canal a été évalué annuellement à 30 millions de francs pour le seul droit de

passage des bâtiments, à raison de trois millions de tonneaux de charge et de dix francs par tonneau. Ce revenu sera augmenté par l'accroissement certain de la navigation générale, ainsi que par les droits de navigation sur le canal secondaire d'eau douce et par le produit des terrains cultivés, bâtis, ou boisés.

« Le bénéfice de la navigation générale, obtenu par l'abréviation de la distance est de 50 francs par tonneau.

« L'abréviation moyenne pour tous les pays est de 3000 lieues jusqu'à Bombay ou Ceylan. Elle est de 3300 lieues pour les ports de la Méditerranée, et de 2900 pour ceux de l'Océan.

« Il faut observer que le tonnage des navires de commerce doublant aujourd'hui le cap de Bonne-Espérance dépasse le chiffre de 4 000 000 de tonneaux ; que l'année dernière 3 600 000 tonneaux ont transité par les détroits des Dardanelles et du Bosphore, et que cette même année le port de Liverpool, en Angleterre, a eu un mouvement de 4 000 000 de tonneaux.

« Les terrains concédés à la Compagnie s'élèvent à 63,000 hectares immédiatement cultivables après l'exécution du canal d'eau douce, et à environ

70000 hectares à construire, à boiser ou à faire cultiver dans l'avenir.

« Quatre-vingt-dix cartes cadastrales, élaborées avec le plus grand soin depuis quatre ans, et sur lesquelles ont été relevées 30000 cotes de nivellement, viennent d'être terminées et sont annexées à un procès-verbal de réception qui a été légalement dressé en Égypte.

« Je suis d'opinion que le canal d'eau douce, dont la prise d'eau sera au Caire, et qui viendra s'arrêter au lac Timsah, avec embranchement d'irrigation sur Suez et sur Péluse, pourra être accompli en une année ; qu'ensuite il sera possible, en deux ou trois années, d'établir une ouverture ou communication maritime suffisante pour les neuf dixièmes de la navigation commerciale, et que, par conséquent, avec 80 millions de francs, ou les deux cinquièmes du capital social, nous pourrons arriver à obtenir des revenus importants avant le complet achèvement de tous les travaux projetés.

« Paris, le 15 octobre 1858.

« FERD. DE LESSEPS. »

FIN.

TABLE ANALYTIQUE

DES MATIÈRES.

COUP D'ŒIL GÉNÉRAL.

Pages 1 à 8.

But et caractère de l'ouvrage; sources authentiques où il est puisé. — Importance historique. — Impartialité envers le gouvernement anglais. — Relations de l'auteur avec M. Ferd. de Lesseps.

LA CONCESSION.

Pages 9 à 47.

Première idée du canal de Suez : S. A. Mohammed Saïd et M. Ferdinand de Lesseps. — Promulgation de la concession. — Lettre de M. Ferd. de Lesseps au consul général d'Angleterre en Égypte. — Préambule de l'acte de concession; analyse de cet acte. — Première exploration de l'isthme par M. Ferd. de Lesseps avec MM. Linant-bey et Mougel-bey. — Avant-projet. — Premier voyage de M. Ferd. de Lesseps à Constantinople. — Opposition de lord Stratford de Redcliffe. — Approbation de la Porte Ottomane. — Correspondance de M. Ferd. de Lesseps et de lord Stratford de Redcliffe. — Lettre de Reschid-pacha à S. A. le vice-roi d'Égypte. — Premier voyage de M. Ferd. de Lesseps en Angleterre; adhésions de la Compagnie des Indes et de la Compagnie péninsulaire et orientale.

LE TRACÉ DU CANAL; UTILITÉ; REVENUS.

Pages 49 à 132.

Les chemins de fer et le canal de Suez. — Abréviation de la route de l'Asie par le canal de Suez : tableau des distances. — Formation de la Commission internationale en 1855. — Voyage de la Commission en Égypte, et son exploration de la rade d'Alexandrie, du cours du Nil, de la rade de Suez, du parcours entier de l'isthme, du lac Menzaleh et de la rade de Péluse. Principaux résultats de cette exploration.

Composition de la Commission internationale en 1856; son rapport définitif. — Analyse étendue de ce document. Aspect général de l'isthme de Suez; thalweg naturel entre les deux mers; l'Ouadée Toumilat perpendiculaire à ce thalweg; projets antérieurs de M. Lepère, de M. Paulin Talabot, de MM. E. et A. Barrault: tracé du canal; avantages du tracé direct; niveau des deux mers: M. Bourdaloue; les huit nivellements; M. Sabatier: fixité du sol de l'isthme; alimentation du canal de Suez par l'eau du Nil, repoussée; canal des deux mers sans écluses; régime des eaux dans le canal: profondeur du canal; largeur du canal; port de Suez; port Saïd sur la Méditerranée; description de la côte de Péluse; excellence du mouillage dans la baie de Dibeh; hivernage du capitaine Philigret. — Port intérieur de Timsah; éclairage des côtes; bacs; télégraphe électrique.

Dépenses du canal; moyens de construction. — Conclusions de la Commission internationale.

Revenus du canal; recherches de MM. Linant-Bey et Mougel-Bey; note de M. A. de Chancel; tonnage anglais.

LES ADHÉSIONS UNIVERSELLES.

Pages 133 à 181.

Adhésion de la presse de tous les pays; le *Times* et les journaux anglais; journaux américains; journaux français; journaux belges; journaux hollandais; journaux espagnols; journaux italiens; journaux allemands; journaux d'Orient.

Adhésion des gouvernements : Sardaigne ; le Pape ; les Deux-Siciles ; Venise ; l'Espagne ; la Hollande ; l'Autriche, M. le prince de Metternich, M. de Bruck, M. de Toggenburg, banquet de Vienne, l'Empereur ; Trieste ; Corfou : la Grèce.

Adhésion des sociétés savantes : l'Institut impérial de France, Commission de l'Académie des sciences, rapports de M. le baron Charles Dupin ; Académie française ; Société de géographie de Paris ; Société d'acclimatation ; Congrès scientifique de France, M. Baruffi ; Société d'agriculture de Turin ; Société impériale et royale des sciences de Vienne, M. Kœrnig ; Société impériale et royale de géographie de Vienne ; Société d'économie politique de Madrid ; Société économique de Barcelone : Académie des sciences de Naples : Académie des sciences d'Amsterdam ; Société des sciences de Haarlem ; Institut royal des ingénieurs de Hollande : Société impériale et royale de géographie de Saint-Pétersbourg.

Adhésion des Meetings anglais ; lettre de M. Ferd. de Lesseps : nomenclature des dix-huit Meetings du Royaume-Uni : M. Anderson, M. le capitaine Harris et M. Arbuthnot au Meeting de Londres. — Appréciation de cette manifestation des Meetings. — Dédicace de M. Ferd. de Lesseps aux deux Chambres du Parlement britannique.

Adhésion de 76 Conseils généraux de France et de 52 Chambres de commerce ; nomenclature des Conseils généraux et des Chambres de commerce.

Adhésions diverses : Chambres de commerce étrangères, Trieste, Venise, Nice, Bologne, Patras, Calamès, Syra, Malte, Voghéra, Gênes, Chiavari ; Clergé de Syrie ; Compagnie des messageries impériales de France : Compagnie russe de commerce et de navigation à vapeur. — Réception de M. Ferd. de Lesseps à Odessa, à Trieste, à Venise, etc.

LA RÉSISTANCE.

Pages 183 à 230.

Premiers symptômes de l'opposition du gouvernement anglais : la *Revue d'Édimbourg* : ses réserves honorables, ses objections

commerciales et techniques. — Mission du *Tartarus* dans la rade de Péluse. — Résurrection du chemin par la vallée de l'Euphrate ; lord Clarendon ; garantie exorbitante demandée à la Porte Ottomane; transaction ; avortement. — Le télégraphe électrique par la mer Rouge. — Prise de Périm en février 1857.

Première interpellation dans le Parlement anglais : M. Henri Berkeley; premier discours de lord Palmerston ; réponse de M. Ferd. de Lesseps. — Interpellation nouvelle de M. Darby Griffith ; second discours de lord Palmerston ; intervention de M. R. Stéphenson. — Discussion sur le chemin de fer de l'Euphrate ; M. Estcourt. — Éloquent discours de M. Gladstone en faveur du canal de Suez ; troisième discours de lord Palmerston, s'appuyant uniquement sur l'intérêt de la Turquie.

Seconde interpellation de M. Darby Griffith ; le cabinet Derby : réponse de M. Disraëli.

Discussion du 1er juin 1858 : Motion de M. Roebuck, son discours en faveur du canal de Suez ; lord Haddo ; nouveau discours de M. R. Stéphenson; M. Fitzgérald ; M. Milner Gibson; lord Palmerston et les 4000 canons d'Alexandrie et des côtes égyptiennes ; réponse de M. Gladstone ; discours de M. Disraëli ; discours remarquable de lord John Russell.

Appréciation de cette discussion importante ; controverse technique.

CONCLUSION.

Pages 233 à 243.

Organisation financière de la Compagnie universelle du canal de Suez ; circulaire de M. Ferd. de Lesseps ; note sur la question économique du canal de Suez.

FIN.

Ch. Lahure et Cie, imprimeurs du Sénat et de la Cour de Cassation, rue de Vaugirard, 9, près de l'Odéon.


ISTHME DE SUEZ
LE TRACÉ DES CANAUX CONCÉDÉ
S. A. LE VICE-ROI D'ÉGYPTE
Jonction de la Mer Rouge à la Méditerran
et la Jonction du Nil au lac Timsah
il a été arrêté par la Commission Internationale
1857.
Lamboul
Echelle de 1/500,000
Myriamètres
0
1
2
3
Lieues de 25 au degré
1
2
3
4
5
6
Heures de marche de caravane
1
2
3
4
5
6
29°

GRANDE COLLECTION

DE GUIDES ET D'ITINÉRAIRES

POUR LES VOYAGEURS

RÉUNISSANT

LES GUIDES-JOANNE, LES GUIDES-RICHARD

ET LES GUIDES

de la Bibliothèque des Chemins de fer.

Cette collection, qui comprend déjà

120 volumes,

EST CONTINUÉE SOUS LA DIRECTION

DE M. ADOLPHE JOANNE.

Les chemins de fer, en rendant toutes les communications plus faciles, les ont rendues plus fréquentes. Le nombre des voyageurs augmente chaque année dans des proportions que personne n'avait su prévoir. Cette masse énorme de voyageurs, qui bientôt sillonnera la surface entière du globe, a besoin de livres tout à la fois instructifs et amusants dans lesquels elle puisse trouver les renseignements qui lui sont nécessaires ou agréables, et notamment les distances, le prix des places, l'indication des moyens de transport et des hôtels; les excursions à faire; la description des monuments, des musées, des collections; les souvenirs historiques ou littéraires; les documents statistiques; les combinaisons propres à économiser du temps ou de l'argent.

C'est pour répondre à ce besoin que MM. L. Hachette et Cie ont entrepris la publication d'une vaste collection de GUIDES ou ITINÉRAIRES, à laquelle une récente acquisition leur a permis de joindre les Guides-Joanne et les Guides-Richard, publiés par M. Maison, et qui étaient déjà en possession d'une réputation méritée. Cette collection se compose

actuellement de plus de 120 volumes, parmi lesquels nous citerons : le *Paris illustré;* le *Guide en Italie*, par J. du Pays; la *Belgique*, par F. Mornand; les *Musées d'Europe*, par L. Viardot, et les itinéraires de la *Suisse*, de *l'Allemagne*, de *l'Écosse*, des *Environs de Paris*, de *Paris à Bordeaux*, de *Paris à Nantes*, de *Paris à Lyon*, de *Versailles* et de *Fontainebleau*, par M. Adolphe Joanne, qui a mérité, pour ce genre de publications, une réputation sans rivale, et dont les ouvrages sont préférés aujourd'hui par les touristes aux célèbres *Hand-books* anglais.

C'est sous la direction de cet habile et consciencieux écrivain, que se continue cette collection, la plus riche de l'Europe. Les éditeurs ne négligent rien pour la maintenir au rang élevé où elle s'est placée dans l'estime publique. A peine un volume est-il épuisé, qu'il est revu, refait souvent avant d'être réimprimé. Les *Itinéraires illustrés* renferment plus de 1500 vignettes dessinées et gravées par nos meilleurs artistes. Les cartes et les plans de villes forment un atlas unique. Enfin, le mérite littéraire de chaque volume assure aux voyageurs un compagnon de route aussi agréable qu'instruit et exact.

1° ITINÉRAIRES.

ALGÉRIE.

Itinéraire historique et descriptif de l'Algérie, avec un Vocabulaire français-arabe des mots les plus usités, et un résumé historique des guerres d'Afrique; par *J. Barbier*. 1 vol. grand in-18, contenant une carte de l'Algérie Broché. 5 fr.

La reliure se paye en sus. 1 fr.

L'Algérie en 1854. — Itinéraire de Tunis a Alger, par *Joseph Bard*. 1 vol. in-8. Broché. 5 fr. 50 c.

ALLEMAGNE ET BORDS DU RHIN.

Itineraire historique et descriptif de l'Allemagne, divisé en deux parties, par *Adolphe Joanne*.

1° ALLEMAGNE DU NORD, comprenant : Le Rhin; la Moselle; le Weser; l'Elbe; le Haardt; la forêt Noire; l'Odenwald; le Taunus; l'Eifel; le Harz; le Thuringerwald; la Suisse franconienne; le Fichtelgebirge; la Suisse saxonne; Strasbourg; Bade; Carlsruhe; Heidelberg; Darmstadt; Francfort; Hombourg; Mayence; Wiesbade; Creuznach; Luxembourg; Trèves; Coblenz; Ems; Bonn; Cologne; Aix-la-Chapelle; Dusseldorf; Hanovre; Brunswick; Münster; Brême; Hambourg; Lubeck; Rostock; Schwerin; Magdebourg; Pyrmont; Gœttingen; Cassel; Gotha; Erfurth; Weimar; Kissingen; Cobourg; Bamberg; Iéna; Nuremberg; Leipsick; Berlin; Potsdam; Stettin; Posen; Dantzick; Tilsitt; Kœnigsberg; Breslau; Dresde; Tœplitz. 1 beau vol. in-18 jésus, imprimé sur deux colonnes, contenant une carte routière générale, 14 cartes spéciales et 13 plans de villes. Broché. 10 fr. 50 c

La rel. se paye en sus 1 fr. 50 c.

2° ALLEMAGNE DU SUD, comprenant : Le Neckar; le Rhin; le Danube; l'Inn; l'Adige; la Drave; la forêt Noire; l'Alb-Souabe; le Vorarlberg; le Tyrol; les Alpes de la Bavière; le Salzkammergut; les montagnes des Géants; le Semmering; Strasbourg; Freiburg; Schaffhouse; Constance; Wildbad; Stuttgart; Cannstadt; Heilbronn; Tubingue; Ulm; Augsbourg; Lindau; Munich; Donauwœrth; Ingolstadt; Ratisbonne; la Walhalla; Passau; Linz; Mœlk; Kufstein; Bregenz; Innsbruck; Bormio; Meran; Brixen; Botzen; Trente; Roveredo; Bassano; Bellune; Bruneckeu; Salzburg; Berchtesgaden; Gastein; Gmunden; Ischl; Mariazell; Vienne; Brünn; Olmütz; Glatz; Hirscherg; Warmbrunn; Prague; Carlsbad; Marienbad; Franzenbad; Eger; Pilsen; Cracovie; Presbourg; Pesth; Gratz; Laibach; Adelsberg; Idria; Trieste; Pola; Fiume. 1 beau vol. in-18 jésus imprimé sur deux colonnes, contenant une carte routière, 10 cartes spéciales et 7 plans de villes et musées. Broché. 10 fr. 50 c.

La rel. se paye en sus. 1 fr. 50 c.

Itinéraire descriptif et historique des bords du Rhin, du Neckar et de la Moselle, par le même auteur. 1 fort vol. in-18, contenant 16 cartes et plans. Broché. 7 fr.

La reliure se paye en sus. 1 fr.

Les trains de plaisir des bords du Rhin, ou de Paris à Paris, par Strasbourg, Bade, Carlsruhe, Heidelberg, Mannheim, Francfort, Mayence, Coblenz, Cologne, Aix-la-Chapelle, Spa, Liége et Bruxelles, par le même auteur. 1 joli vol. in-18, contenant une carte et 4 plans de villes. Br. 2 fr. 50 c.

La reliure se paye en sus. 75 c.

Bade et la forêt Noire, contenant; 1° la route de Baden-Baden; 2° la description de Bade et de ses bains; 3° celle des environs de Bade et de la forêt Noire, par le même auteur. 1 joli vol. in-18, contenant 5 cartes. Broché. 2 fr.

La reliure se paye en sus. 75 c.

Les bords du Rhin, par *Frédéric Bernard*. 1 vol. in-16, illustré de 80 vignettes par Daubigny, Lancelot, etc., et accompagné de cartes et plans. Broché. 2 fr.
La reliure se paye en sus. 1 fr.

Voyage pittoresque des bords du Rhin, dessiné par Louis Bleuler et Federly, et accompagné d'un texte explicatif traduit librement sur le manuscrit allemand de Em. Zschokke, par *C. F. Girard*. 1 vol. grand in-8, contenant 28 belles gravures sur acier. Br. 6 fr.

Histoire et description des villes de Trente et d'Inspruck, par M. *Mercey*, illustrée de 9 gravures sur acier, et contenant des détails historiques très-intéressants sur l'origine de ces deux villes, leurs mouvements, les mœurs de leurs habitants, etc. 1 vol. grand in-8. Broché. 6 fr.

Guide du médecin et du touriste aux bains de la vallée du Rhin, de la Forêt-Noire et des Vosges, par le docteur Aimé Ribert. 1 vol. grand in-18 jésus. 3 fr. 50 c.

ANGLETERRE, ÉCOSSE ET IRLANDE.

Itinéraire descriptif et historique de la Grande-Bretagne (Angleterre, Écosse, Irlande), par *Richard* et *Ad. Joanne*; nouvelle édition, accompagnée de 3 cartes routières, du panorama de Londres et des plans d'Édimbourg, Glascow et Dublin. 1 joli vol. in-18 jésus. Broché. 12 fr.
La reliure se paye en sus 1 fr. 50 c.

Itinéraire descriptif et historique de l'Écosse, par *Ad. Joanne*, avec la carte routière de l'Écosse et les plans d'Édimbourg et de Glascow. 1 vol. in-18. Broché. 7 fr. 50 c.
La reliure se paye en sus. 1 fr.

Guide du voyageur à Londres, précédé d'un itinéraire historique et descriptif des chemins de fer de Paris à Londres. 1 vol. grand in-16, contenant 100 vignettes par Daubigny et Freemann, cartes et plans. Broché. 2 fr.
La reliure se paye en sus. 1 fr.

Guide du voyageur à Londres et dans ses environs, comprenant l'itinéraire de Paris à Londres par les chemins de fer et les bateaux à vapeur; la description de toutes les curiosités de Londres; le tarif des monnaies; l'indication des hôtels, messageries, omnibus, voitures, bateaux à vapeur; la liste des amusements d'hiver et d'été; par *Lake*, nouvelle édition. 1 fort vol. in-18, contenant un plan de Londres, la carte des environs, celle des routes de Paris à Londres, et plusieurs vues. Broché. 7 fr. 50 c.
La reliure se paye en sus. 1 fr.

Londres tel qu'il est, précédé de l'itinéraire de Paris à Londres par les chemins de fer et bateaux à vapeur, suivi d'une description sommaire des environs de Londres; par *Lake* et *Richard*. 1 vol. in-18, contenant le panorama de Londres, la carte des routes de Paris à Londres, et de gravures sur acier. Broché. 2 fr.
La reliure se paye en sus 1 fr.

BELGIQUE ET HOLLANDE.

Manuel du voyageur en Belgique et en Hollande. Itinéraire artistique et industriel de ces deux pays, par *Richard*. 1 fort vol. in-18, contenant une belle carte routière et les panoramas de Bruxelles, Anvers, Liége et Amsterdam. Broché. 8 fr.
La reliure se paye en sus. 1 fr.

Guide en Belgique, seul. 1 vol. in-18 avec carte. Broché. 6 fr.
La reliure se paye en sus. 1 fr.

Guide en Hollande, seul. 1 vol. in-18 avec carte. Broché. 4 fr. 50 c.
La reliure se paye en sus. 1 fr.

La Belgique, par *Félix Mornand*. 1 vol. in-16, contenant une belle carte. Broché. 2 fr.
La reliure se paye en sus. 1 fr.

Spa et ses environs, par *Ad. Joanne.* 1 joli vol. in-18, contenant une carte. Broché. 2 fr.
La reliure se paye en sus. 75 c.

CALIFORNIE.

Route de la Californie à travers l'isthme de Panama, par M. *Saint-Amand.* 1 vol. in-18 jésus, contenant une carte de l'isthme de Panama. Broché. 2 fr. 50 c.

ESPAGNE ET PORTUGAL.

Nouveau guide du voyageur en Espagne et en Portugal, précédé de dialogues français-espagnols à l'usage des voyageurs, par *Germond de Lavigne* et *Adolphe Joanne.* 1 fort vol. in-18. (Sous presse.)

Lisbonne. Guide des voyageurs. Histoire, monuments, mœurs, par *Olivier Merson.* 1 vol. Broché. 2 fr. 50 c.

EUROPE.

Guide classique du voyageur en Europe, 2e édition, comprenant toutes les routes de postes, chemins de fer, bateaux à vapeur, etc., par *Adolphe Joanne.* 1 fort vol. in-12 imprimé à deux colonnes, et accompagné d'une carte routière de l'Europe, ainsi que d'une carte spéciale des chemins de fer et de la navigation à vapeur. Broché. (*Sous presse.*)

Tableau comparatif des monnaies d'Europe et des principales places du monde, comparées à la monnaie française. 1 vol. in-18. Broché. 1 fr.

Guide du voyageur aux bains d'Europe, par *Richard.* 1 fort vol. grand in-18. Broché. 8 fr.
La reliure se paye en sus. 1 fr.

FRANCE.

1° GUIDES GÉNÉRAUX POUR LA FRANCE.

Guide classique du voyageur en France et en Belgique, par *Richard*, 24e édition. 1 fort vol. in-12, imprimé à deux colonnes, contenant une belle carte routière de la France, une carte spéciale des chemins de fer et de la navigation à vapeur, plusieurs cartes des chemins de fer et des plans de villes, etc. Broché. 8 fr.
La reliure se paye en sus. 1 fr. 50 c.

Guide classique du voyageur en France, comprenant en abrégé tout ce que contient l'édition in-12, avec une carte routière et la carte des chemins de fer, par *Richard.* 24e édition. 1 vol. in-18. Broché. 5 fr.
La reliure se paye en sus. 1 fr.

Conducteur du voyageur en France, par *Richard.* Abrégé du précédent; 2e édition. 1 joli vol. in-32, contenant une carte routière. Broché. 3 fr.
La reliure se paye en sus. 75 c.

Guide du voyageur dans la France monumentale, ou Itinéraire archéologique donnant la description de tous les monuments appartenant à l'ère celtique, à l'époque romaine ou gallo-romaine et au moyen âge jusqu'à la Renaissance, avec une carte générale archéologique de la France, divisée par provinces et par départements, ornée de 48 vues de monuments antiques, et indiquant, au moyen de signes conventionnels, l'emplacement des monuments décrits dans le texte, par *Richard* et *E. Hocquart.* 1 fort vol. in-12, imprimé à deux colonnes, comprenant la matière de 3 vol. Br. 9 fr.
La reliure se paye en sus. 1 fr. 50 c.

Journal de voyage dans le midi de la France et en Italie, par *A. Asselin.* 1 vol. in 12, avec une carte routière. Broché. 3 fr.
La reliure se paye en sus. 1 fr.

2° GUIDES POUR PARIS ET SES ENVIRONS.

Paris illustré, son histoire, ses monuments, ses musées, son administration, son commerce et ses plaisirs, nouveau guide des voyageurs où l'on trouve les renseignements pour s'installer et vivre à Paris, de toutes ma-

nières et à tous prix; publié par une société de littérateurs, d'archéologues et d'artistes. 1 beau vol. in-16 de 850 pages, contenant 280 vignettes par Lancelot et Thérond, 1 nouveau plan de Paris et 17 autres plans. Br. 7 fr.
La reliure se paye en sus. 1 fr.

Guide alphabétique des rues et monuments de Paris, à l'usage des voyageurs et des Parisiens, où l'on trouve la situation et la description de chaque rue et de chaque monument, avec un grand nombre de renseignements utiles et d'une notice historique sur Paris, par *Frédéric Lock*. 1 vol. in-18 jésus, contenant un nouveau plan de Paris. Broché. 3 fr. 50 c.
La reliure se paye en sus. 1 fr.

Petit guide de l'étranger à Paris, par *Frédéric Bernard*, illustré de 40 vignettes par Lancelot et Thérond. Brochure in-4, contenant un nouveau plan de Paris. 75 c.

The illustrated English and American Paris-Guide, by *Charles Fielding*, A. M., with a new map of Paris. In-4. 1 fr.

Kleiner illustrirter Pariser Führer für deutsche Reisende, von *Wilhelm*, mit vierzig in den Text gedruckten Abbildungen und einem neuen Plan von Paris. In-4. 1 fr.

Petit guide de l'étranger à Paris, par *Frédéric Bernard*. 1 vol. in-32, avec un nouveau plan de Paris. Relié. 1 fr.

The English and American Paris-pocket-Guide, by *Charles Stuart Fielding*, A. M., with a new map of Paris. In-32. Relié. 1 fr.

Kleiner Pariser Führer für deutsche Reisende, von *Wilhelm*, mit einem neuen Plan von Paris. In-32. Relié. 1 fr.

Les environs de Paris illustrés, itinéraire descriptif et historique, par *Adolphe Joanne*. 1 vol. in-16 de 850 pages, contenant 220 gravures par Lancelot et Thérond, une grande carte des environs de Paris et sept autres cartes et plans. 7 fr.
La reliure se paye en sus. 1 fr.

Le nouveau bois de Boulogne et ses alentours, par *J. Lobet*. 1 vol., contenant un plan du bois et 20 vignettes par Thérond. 1 fr.
La reliure se paye en sus. 1 fr.

Versailles, son palais, ses jardins, son musée, ses eaux, les deux Trianons, Saint-Cloud, Ville-d'Avray, Meudon, Bellevue, Sèvres, par *Adolphe Joanne*; ouvrage illustré de 37 gravures par Thérond et Lancelot, et accompagné d'un plan de Versailles et du parc, et de 2 plans du château. 1 vol. in-16. Broché. 2 fr.
La reliure se paye en sus. 1 fr.

Versailles et les deux Trianons, Guide du visiteur, extrait du précédent. 1 vol. in-32, contenant 2 plans. Relié. 1 fr.

Le château, le parc, et les grandes eaux de Versailles, par *Fréd. Bernard*. 1 vol. in-16, contenant 30 vignettes par Lancelot et 3 plans. Broché. 1 fr.
La reliure se paye en sus. 1 fr.

Le parc et les grandes eaux de Versailles. 1 vol. in-32, extrait du précédent et contenant 20 vign. Br. 30 c.

Guide to Versailles, Saint-Cloud, Ville-d'Avray, Meudon, Bellevue and Sèvres. A description of the palaces, gardens, muséum, waters and the Trianons, translated in english language from *A. Joanne*. With numerous illustrations and three plans. Broché. 3 fr.
La reliure se paye en sus. 1 fr.

Fontainebleau, son palais, sa forêt et ses environs, par *Adolphe Joanne*. 1 vol. in-16, contenant 25 vignettes par Lancelot, une carte de la forêt et un plan du château. Broché. 2 fr.
La reliure se paye en sus. 1 fr.

3° GUIDES SPÉCIAUX POUR UNE PROVINCE OU POUR UNE VILLE.

Alsace (Voyage pittoresque en), par le chemin de fer de Strasbourg à Bâle, par M. *Th. de Rouvrois*; illustré de nombreuses gravures sur bois. 1 vol. grand in-8. Cartonné. 4 fr.

Bagnères-de-Bigorre et les autres principaux établissements thermaux des

Pyrénées. Guide médical et topographique par L. C. *Lemonnier*, docteur en médecine de la Faculté de Paris, inspecteur adjoint des eaux minérales de Bagnères de-Bigorre. 1 vol. grand in-18, avec carte. Broché. 4 fr.

Balme (Guide du voyageur à la grotte de la), l'une des sept merveilles du Dauphiné, par M. *Bourrit* aîné. 1 volume in-18. Broché. 1 fr.

Biarritz (Autour de), par *A. Germond de Lavigne*. 2e édition. 1 volume in-18 jésus. Broché. 1 fr. 50 c.
La reliure se paye en sus. 75 c.

Cannes (Une saison à). 1 vol. grand in 32. 50 c.

Dieppe et ses environs, par *E. Chapus*. 1 vol. in-16, contenant 12 vignettes et 1 plan. Broché. 1 fr.
La reliure se paye en sus. 1 fr.

Luchon (Bains et courses de), par *Nerée Boubée*, ingénieur géologue. 1 vol in-18 jésus contenant un plan de Luchon et 1 carte des environs de Luchon. Broché. 3 fr.

Mantes et ses environs, par *A. Moutié*. 1 vol. in-8, contenant une lithographie. Broché. 1 fr.

Mont-Dore (Guide aux eaux thermales du) et à celles de Saint-Alyre, de Royat, de la Bourboule et de Saint-Nectaire, avec la description de Clermont, par *L. Piesse*. 1 vol. in-16, illustré de 37 vign. par Lancelot, et accompagné d'une carte de l'Auvergne. 1 fr.
La reliure se paye en sus. 1 fr.

Nîmes (Histoire et description de), par *D. Nisard*. 1 vol. grand in-8, illustré de belles grav. sur acier. Relié. 6 fr.

Normandie (Guide du voyageur en), comprenant les départements de la Seine-Inférieure, de l'Eure, du Calvados, de la Manche et de l'Orne, par *Edouard Frère*. 1 vol. in-18, illustré de 4 gravures et accompagné d'une carte. Broché. 3 fr.

Pau (souvenirs historiques et description du château de), par *G. Bascle de Lagrèze*, conseiller à la cour impériale de Pau. 1 vol. in-18 jésus. Broché. 3 fr. 50 c.

Le même ouvrage avec la traduction en anglais, par le docteur *Taylor*, de la description du château. Broché. 4 fr.

Ports militaires de la France (Les), (Cherbourg, Brest, Lorient, Rochefort et Toulon), par *E. Neuville*. 1 vol. in-16, contenant 4 vignettes et 5 plans. Broché. 1 fr.
La reliure se paye en sus. 1 fr.

Pyrénées (Itinéraire descriptif et historique des), de l'Océan à la Méditerranée, par *Adolphe Joanne*. 1 fort vol. in-18 jésus, contenant 9 cartes panoramas dessinées d'après nature par Victor Petit, 6 cartes et 2 plans de villes. Broché. 10 fr.
La reliure se paye en sus. 1 fr.

Sainte-Marie d'Auch (Monographie de), histoire et description de cette cathédrale, par M. l'abbé *Canéto*, supérieur du petit séminaire d'Auch. 1 volume grand in-18. Broché. 4 fr.

Saône (Guide historique et pittoresque sur la) de Lyon à Châlon. 1 volume in-18, avec carte. Broché. 1 fr. 50 c.

Seine (La) et ses bords, par *Charles Nodier*, illustrés de 54 gravures sur bois et de 4 cartes de la Seine; publiées par M. Alex. Mure de Pelanne. 1 vol. in-8. Broché. 5 fr.

Vichy et ses environs, par *L. Piesse*. 2e édition. 1 vol. in-18 jésus, contenant 22 vignettes et 1 plan. Br. 2 fr.
La reliure se paye en sus. 1 fr.

4° ITINÉRAIRES ILLUSTRÉS DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS.

Lignes de l'Est:

De Paris à Strasbourg, par *Moléri*. 1 vol. in-16, contenant 80 vignettes par Chapuy, Renard, Lancelot, etc., et une carte. Broché. 2 fr.
La reliure se paye en sus. 1 fr.

De Strasbourg à Bâle, par *Fréd. Bernard.* 1 vol. in-16, contenant 50 vignettes et une carte. Broché. 1 fr.

De Paris à Bâle, par MM. *Moléri* et *Fréd. Bernard.* 1 vol. in-16, contenant 130 vignettes et 2 cartes. Broché. 3 fr.
La reliure se paye en sus. 1 fr.

Lignes de Lyon et de la Méditerranée :

De Paris à Lyon et à Auxerre, par *Adolphe Joanne.* 1 vol. in-16, contenant 80 vignettes par Lancelot, une carte et 2 plans. Broché. 3 fr.
La reliure se paye en sus. 1 fr.

De Paris en Suisse par Dôle, Besançon et Salins, par *Ad. Joanne.* (*Sous presse.*)

De Lyon à Marseille, à Cette et à Toulon, par *Frédéric Bernard.* 1 vol. in-16, contenant 80 vignettes par Lancelot, et une carte. Broché. 2 fr.
La reliure se paye en sus. 1 fr.

De Paris à la Méditerranée comprenant **de Paris à Lyon et à Auxerre**, par *Adolphe Joanne*, **et de Paris à Marseille, à Cette et à Toulon**, par *Fréderic Bernard.* 1 fort vol. in-16, contenant 160 vignettes par Lancelot, et 2 cartes. Broché. 5 fr.
La reliure se paye en sus. 1 fr.

Lignes du Midi :

De Bordeaux à Bayonne, à Biarritz, à Arcachon et Mont-de-Marsan, par *Adolphe Joanne.* 1 vol. in-16, contenant 12 vignettes par Daubigny, et une carte. Broché. 2 fr.
La reliure se pays en sus. 1 fr.

De Bordeaux à Toulouse, à Cette et à Perpignan, par *Adolphe Joanne.* 1 vol. in-16, contenant 32 grandes vignettes par Thérond, une carte et 1 plan. Broché. 3 fr.
La reliure se paye en sus. 1 fr.

Lignes du Nord :

De Paris à Bruxelles, y compris l'embranchement de Saint-Quentin, par *Eugène Guinot.* 1 vol. in-16, contenant 70 vignettes par Chapuy et Daubigny, 5 plans et une carte. Br. 2 fr.
La reliure se paye en sus. 1 fr.

De Paris à Calais, à Boulogne et à Dunkerque, par *Eugène Guinot.* 1 volume in-16, contenant 60 vignettes, 5 plans et une carte. Broché. 2 fr.
La reliure se paye en sus. 1 fr.

Promenades au château de Compiègne, et aux ruines de Pierrefonds et de Coucy, par *Eugène Guinot.* 1 vol. in-32, contenant 11 vignettes. Broché. 50 c.

Enghien et la vallée de Montmorency, par *Eug. Guinot.* 1 vol. in-32, contenant 18 vignettes. Broché. 50 c.

Ligne d'Orléans et prolongements:

De Paris à Bordeaux, par *Adolphe Joanne.* 1 volume in-16, contenant 120 vignettes par Champin, Lancelot et Varin, et 3 cartes. Broché. 3 fr.
La reliure se paye en sus. 1 fr.

De Paris à Nantes et à Saint-Nazaire, par *Adolphe Joanne.* 1 vol. in-16, contenant 100 vignettes par Champin, Thérond et Lancelot, et 3 cartes. Broché. 3 fr.
La reliure se paye en sus. 1 fr.

Petit itinéraire de Paris à Nantes. 1 vol. in-32, contenant 16 vignettes et 1 carte. Broché. 50 c.

De Paris au centre de la France, contenant : 1° *De Paris à Corbeil et à Orléans*; 2° *d'Orléans à Nevers, à Châteauroux et à Varennes*, par *Moléri* e *A. Achard.* 1 vol. in-16, contenan 90 vignettes par Champin et Lancelot et une carte. Broché. 2 fr
La reliure se paye en sus. 1 fr

De Paris à Orléans, par *Moléri.* 1 vol in-16, contenant 45 vignettes pa Champin et Thérond, et une cart Broché. 1 fr
La reliure se paye en sus. 1 f

De Paris à Corbeil. 1 vol. in-16, cont nant 40 vignettes par Champin, et u carte. Broché. 50

Lignes de l'Ouest :

De Paris à Dieppe, par *Eugène Chapus*. 1 vol. in-16, contenant 60 vignettes, 2 plans et une carte. Broché. 2 fr.
La reliure se paye en sus. 1 fr.

De Paris au Havre, par *Eugène Chapus*. 1 vol. in-16, contenant 80 vignettes, 2 plans et une carte. Broché. 2 fr.
La reliure se paye en sus. 1 fr.

Petit itinéraire du chemin de fer de Paris au Havre. 1 vol. in-32, contenant 55 vignettes et une carte. Broché. 50 c.

Petit itinéraire de Paris à Rouen. 1 volume in-32, contenant 33 vignettes et une carte. Broché. 50 c.

De Paris à Laval et à Alençon, par *A. Moutié*. 1 vol. in-16, contenant 170 vignettes par Thérond, et une carte. Broché. 2 fr.
La reliure se paye en sus. 1 fr.

De Paris à Caen, par *L. Énault*. 1 vol. in-16. Broché. 2 fr.
La reliure se paye en sus. 1 fr.

De Paris à Saint-Germain, à Poissy et à Argenteuil, par *Adolphe Joanne*. 1 vol. in-16 illustré de 24 vignettes par Thérond et Lancelot. Broché. 1 fr.
La reliure se paye en sus. 1 fr.

Ligne de Sceaux :

De Paris à Sceaux et à Orsay, par *Adolphe Joanne*. 1 vol. in-16, contenant 21 vignettes par Thérond et Lancelot, et 1 carte. Broché. 1 fr.
La reliure se paye en sus. 1 fr.

ITALIE.

Itinéraire descriptif, historique et artistique de l'Italie et de la Sicile, par *A. J. Du Pays*. 1 beau vol. in-18 jésus de 800 pages imprimées sur deux colonnes, contenant 2 cartes spéciales et 18 plans de villes et de musées. 2e édition, corrigée et augmentée. Broché. 11 fr. 50 c.
La reliure se paye en sus. 1 fr. 50 c.

Rome vue en huit jours, guide complet de cette capitale, d'après *Nibby*, avec 2 plans de Rome. 1 vol. grand in-18. Broché. 2 fr.
La reliure se paye en sus. 75 c.

Les curiosités de Rome et de ses environs, itinéraire complet de Rome et de l'*Agro romano*, dans un rayon de 40 à 50 kilomètres; monuments, antiquités païennes et chrétiennes; l'art à ses différentes époques; origines, faits historiques et anecdotiques, par *G. Robello*. 1 vol. in-12, contenant plusieurs cartes et plans. Broché. 7 fr. 50 c.
La reliure se paye en sus. 1 fr.

Manuel du voyageur en Sicile, par le comte *Fedor de Karaczay*. 1 volume in-18, avec une carte. Broché. 3 fr.

Sardaigne (Histoire et description des sources minérales de la) et de celles des contrées voisines, par le comte *Davet de Beaurepaire*, docteur en médecine. 1 vol. in-8. Broché. 6 fr.

Le midi de la France et l'Italie, journal de voyage d'un touriste dans le midi de la France et en Italie, par *A. Asselin*, avec une carte routière. In-18. Broché. 3 fr.
La reliure se paye en sus. 1 fr.

De Paris à Venise, notes au crayon, par *Charles Blanc*, ancien directeur des Beaux-Arts. 1 vol. Broché. 3 fr.

ORIENT.

Guide en Orient, itinéraire scientifique, artistique et pittoresque, comprenant les rives de la Méditerranée de Marseille à Malte, la Turquie, la Grèce, la Syrie, la Palestine et l'Égypte, par *Isambert* et *Ad. Joanne*. 1 vol. in-18 jésus orné de 20 cartes ou plans imprimé sur deux colonnes. (*Sous presse.*)

Itinéraire descriptif et historique de Paris à Constantinople, avec les environs de cette dernière ville, par *Ph. Blanchard*. 1 vol. grand in-18, contenant un plan de Constantinople et d'une partie du Bosphore. Broché. 7 fr. 50 c.
La reliure se paye en sus. 1 fr.

RUSSIE.

Guide du voyageur à Saint-Pétersbourg. 1 vol. grand in-18, accompagné de 10 vues et d'un beau plan de

Saint-Pétersbourg, gravés sur acier. Broché. 7 fr. 50 c.
La reliure se paye en sus. 1 fr.

SUISSE.

Itinéraire descriptif et historique de la Suisse, du Jura français, de Baden-Baden et de la forêt Noire, de la Chartreuse de Grenoble et des eaux d'Aix ; du mont Blanc, de la vallée de Chamouni, du grand Saint-Bernard et du mont Rose; par *Adolphe Joanne*. 1 vol. grand in-18 de plus de 700 pages imprimées sur deux colonnes, contenant 7 cartes, 4 plans de villes et 2 grandes vues de la chaîne du mont Blanc et des Alpes bernoises; 2e édition augmentée d'un appendice contenant la description de tous les chemins de fer suisses en exploitation et l'indication de ceux qui sont en construction et à l'étude (1857). Broché. 11 fr. 50 c.
La reliure se paye en sus. 1 fr. 50 c.

Nouvel-Ebel, Manuel du voyageur en Suisse et dans la vallée de Chamouni; 11e édit., revue par *Adolphe Joanne*, augmentée d'un appendice contenant la description de tous les chemins de fer en exploitation et l'indication de ceux qui sont en construction et à l'étude (1857). 1 vol. in-18, contenant la carte de Suisse de Keller, les panoramas du mont Blanc, de l'Oberland bernois et 4 plans de villes. Broché. 6 fr. 50 c.
La reliure se paye en sus. 1 fr.

Berne (Histoire et description de la ville de), par M. *P. A. Stapfer*, ancien ministre de l'instruction publique de la république helvétique, illustrée de 6 gravures sur acier. 1 vol. grand in-8. Broché. 6 fr.

Suisse (Atlas géographique, historique, statistique et itinéraire de la), divisée en 22 cantons, et de la vallée de Chamouni, avec une carte générale de la Suisse dressée par M. Duvotenay, gravée sur acier par Ch. Dyonnet et illustrée de vues de la Suisse gravées sur acier par les premiers artistes de Paris et de Londres. 1 vol. grand in 4, Relié en percaline. 20 fr.

Vaud (Tableau du canton de), par *L. Vuillemin*. 1 vol. grand in-18. Broché. 7 fr. 50 c.

2° GUIDES DE LA CONVERSATION.

Français-allemand, par *Richard* et *Wolters*. 1 vol. in-32. Cart. 1 fr. 50 c.

Français-anglais, par *Richard* et *Quétin*. 1 vol. in-32. Cart. 1 fr. 50 c.

Français-espagnol, par *Richard* et *de Coróna*. 1 vol. in-32. Cart 1 fr. 50 c.

Français-italien, par *Richard* et *Boletti*. 1 vol. in-32. Cart. 1 fr. 50 c.

Anglais-allemand, par *A. Horwitz*. 1 vol. in-32. Cart. 1 fr. 50 c.

Anglais-italien, par *Wahl* et *Brunetti*. 1 vol. in-32. Cart. 1 fr. 50 c.

Anglais-espagnol, par *de Coróna* et *Laran*. 1 vol. in-32. Cart. 1 fr. 50 c.

L'interprète français-anglais pour un voyage à Paris, ou conversations dans les deux langues sur les points les plus essentiels et les plus curieux du voyage, par *C. Fleming*. 1 vol. in-16. Br. 1 fr.
La reliure se paye en sus. 1 fr.

L'interprète anglais-français, pour un voyage à Londres, ou conversations dans les deux langues sur les points les plus essentiels et les plus curieux du voyage, par *C. Fleming*. 1 vol. in-16. Broché. 1 fr.
La reliure se paye en sus. 1 fr.

L'interprète français-allemand pour un voyage à Paris, ou conversations dans les deux langues sur les points les plus essentiels et les plus curieux du voyage, par MM. *de Suckau*. 1 vol. in-16. Broché. 2 fr.
La reliure se paye en sus. 1 fr.

3° LES MUSÉES D'EUROPE,

par L. VIARDOT, 5 vol. in-18 jésus.

Musées de France. (Paris). 1 vol. Broché. 2 fr.

Musées d'Italie. 1 volume. Broché. 2 fr.

Musées d'Espagne. 1 volume. Broché. 2 fr.

Les Musées d'Allemagne. 1 vol. Broché. 2 fr.

Les Musées de Belgique, de Hollande, de Russie. 1 vol. Broché. 2 fr.

La reliure de chacun de ces volumes se paye 1 fr. en sus.

4° CARTES ET PLANS.

emagne (Carte routière de l') et des pays limitrophes, donnant les routes, es chemins de fer et la navigation, dressée par A. Dufour, et tirée sur colombier. En feuille. 1 fr.
Cartonnée. 1 fr. 50 c.

lemagne (Plans des principales villes de l') :

1° Plans gravés sur acier et tirés sur 1/4 de carre : Berlin, Dresde, Hambourg, Heidelberg, Leipsig, Munich, Nuremberg, Prague, Stuttgard, Trieste. Prix de chaque plan, en feuille. 50 c.

2° Plans gravés sur acier et tirés sur 1/8 de carré : Aix-la-Chapelle, Coblentz, Cologne, Francfort, Mayence. Prix de chaque plan, en feuille. 25 c.

gleterre (Carte routière de l'), contenant l'Écosse et l'Irlande, avec les chemins de fer et la navigation à vapeur. Tirée sur colombier. En feuille. 1 fr.
Cartonnée. 1 fr. 50 c.

lgique (Carte de la), indiquant les chemins de fer et leurs stations, les routes, les canaux et les bureaux de douane, dressée par A. Vuillemin, et tirée sur couronne. En feuille. 50 c.
Cartonnée. 75 c.

lgique et Hollande (Nouvelle carte routière de), indiquant toutes les routes, les chemins de fer, les canaux, les limites des deux États, dressée par Dufour. Imprimée sur colombier. En feuille. 1 fr.
Cartonnée. 1 fr. 50 c.

lgique et Hollande (Plans des principales villes de), lithographiés et tirés sur 1/4 de carré : Bruxelles, Anvers, Liége, Amsterdam. Prix de chaque plan, en feuille. 50 c.

ulogne (Bois de) avec les environs. Plan topographique et historique, comprenant les embellissements exécutés ou en cours d'exécution, dressé par J. Lobet, et tiré sur demi-raisin. En feuille. 30 c.
Cartonné. 50 c.

Constantinople (Plan de), avec ses faubourgs et une partie du Bosphore, dressé par A. H. Dufour, et tiré sur grand raisin. En feuille. 2 fr.
Cartonné. 2 fr. 50 c.

Dublin (Plan de), gravé sur acier et tiré sur 1/4 de jésus, en feuille. 75 c.

Écosse (Carte routière de l'), avec les chemins de fer et la navigation à vapeur, dressée par A. H. Dufour. Tirée sur demi-jesus. En feuille. 1 fr.
Cartonnée. 1 fr. 50 c.

Édimbourg (Plan d'), gravé sur acier et tiré sur 1/4 de jésus, en feuille. 75 c.

Espagne et Portugal (Carte routière), indiquant les routes royales et secondaires, dressée par A. Fremin, et encadrée de gravures. Tirée sur jésus. En feuille. 1 fr.
Cartonnée. 1 fr. 50 c.

Europe. Carte routière dressée par A. Dufour. Tirée sur colombier. En feuille. 2 fr. 50 c.
Cartonnée. 3 fr.

Europe (Carte des chemins de fer de l') et des lignes de bateaux à vapeur, dressée par A. H. Dufour. Tirée sur raisin. En feuille. 1 fr.
Cartonnée. 1 fr. 50 c.

France (Carte archéologique de la), avec des vues de monuments antiques et du moyen âge; publiée pour la première fois, dressée par E. Hocquart. Tirée sur colombier. En feuille. 1 fr. 50
Cartonnée. 2 fr.

France (Carte des chemins de fer de la), indiquant tous les chemins de fer en construction, ainsi que les lignes de bateaux à vapeur, dressée par A. H. Dufour. Tirée sur demi-raisin. En feuille. 50 c.
Cartonnée. fr.

France (Atlas des chemins de fer de la) contenant 9 cartes gravées sur acier. (*Sous presse.*)

France (Nouvelle carte routière et administrative de la), indiquant toutes les routes des postes avec les distances en kilomètres, les chemins de fer, les canaux, etc., dressée par Charles, géographe. Tirée sur colombier. En feuille. 1 fr. 50 c.
Cartonnée. 2 fr.

France (Plans des principales villes de la) :
1° Plans gravés sur acier et tirés sur 1/4 de carré. Arles, Bordeaux, Lille, Lyon, Marseille, Nantes, Rouen, Strasbourg. Prix de chaque plan, en feuille. 50 c.
2° Plans gravés sur acier et tirés sur 1/8 de carré : Clermont, Orléans, Poitiers, Tours. Prix de chaque plan, en feuille. 25 c.
3° Plans lithographiés et tirés sur 1/4 de jésus : Bagnères-de-Bigorre et ses environs, Bagnères-de-Luchon et ses environs, Cauterets et ses environs, Eaux-Bonnes et ses environs. Prix de chaque plan, en feuille. 50 c.
4° Plan du Havre, gravé sur acier et tiré sur 1/4 de raisin, en feuille. 75 c.
5° Plan de Vichy, gravé sur pierre, tiré sur 1/4 de raisin et colorié, en feuille. 50 c.
6° Plans lithographiés et tirés sur 1/8 de carre : Abbeville, Amiens Arras, Boulogne, Dunkerque et Valenciennes. Prix de chaque plan, en feuille. 20 c.

Irlande (Carte routière de l'), avec les chemins de fer et la navigation à vapeur, dressée par A. H. Dufour, et tirée sur demi-jésus. En feuille. 1 fr. 50 c.
Cartonnée. 2 fr.

Italie (Carte routière de l'), comprenant la Sicile, avec les plans de Rome, Naples et Pozzuoli, dressée et gravée par Ambroise Tardieu. Tirée sur grand raisin. En feuille. 2 fr.
Collée sur toile, avec étui. 3 fr.

Italie (Plans des princi[illegible] gravés sur acier et tirés sur 1/4 de carré : Bologne, Florence, Gênes Milan, Naples, Parme, Pise, Rome, Turin, Venise, Vérone. Prix de chaque plan, en feuille. 50 c.

Londres (Plan de), gravé sur pierre et tiré sur grand raisin. En feuille. 50 c.
Cartonné. 1 fr.

Londres (Carte des environs de). En feuille. 2 fr.

Paris (Nouveau plan de) et des communes environnantes, précédé d'une liste alphabétique, indiquant avec renvoi au plan, les avenues, les barrières, les boulevards, les cités, les cours, les galeries, les impasses, les marchés, les passages, les places, les ponts, les rues de la ville de Paris et des communes environnantes, et comprenant toutes les nouvelles voies de communication et tous les embellissements exécutés jusqu'à ce jour. Dressé par Vuillemin, et tiré sur grand monde. En feuille. 1 fr. 50 c.
Le même, cartonné. 2 fr.
Relié en percaline dorée. 3 fr.
Collé sur toile et relié en percaline dorée. 4 fr.
Le même, sauf les communes environnantes, tiré typographiquement et cartonné. 50 c.

Paris (Carte des environs de), indiquant les chefs-lieux de département, d'arrondissement et de canton, les communes, les hameaux et les châteaux, toutes les routes et tous les chemins de fer, et comprenant, en totalité ou en partie, les départements de la Seine, de Seine-et-Oise, de Seine-et-Marne, de l'Aisne, de l'Oise, de l'Eure et d'Eure-et-Loir, dressée par A. H. Dufour, et tirée sur jésus. En feuille. 75 c.
Cartonnée, rouge. 1 fr. 25 c.
Reliée en percaline dorée. 2 fr.

Pyrénées (carte des), tirée sur demi-raisin oblong. En feuille. 75 c.
Cartonnée. 1 fr. 25 c.

Rhin (Panorama des bords du), depuis Cologne jusqu'à Mayence, se déroulant sur près de trois mètres de long In-8, cartonné. 2 fr

Rhin (Cours du), de Schaffouse jusqu'à son embouchure dans la mer du Nord et de la Moselle depuis son embouchure jusqu'à Trèves. Tiré sur raisin et cartonné. 2 fr

Savoie (Carte routière du duché de) Tirée sur cavalier et collée sur toile avec étui. 2 fr

Sicile (carte routière de la), tirée sur demi-carré. En feuille. 75 c
Cartonnée. 1 fr. 25 c

Suisse (Carte de la), par Keller, tirée sur carré. En feuille. 2 fr
Cartonnée. 3 fr

Typographie de Ch. Lahure et Cie, rue de Vaugirard, 9.